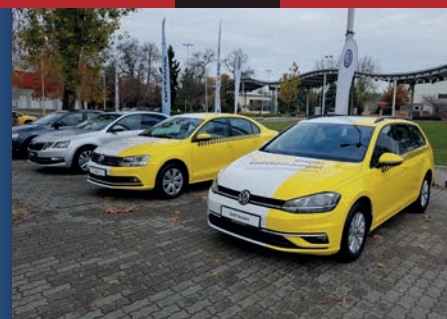


# taxisok világa



Sikeresen lezajlott az első magyar Taxis Expo. Részletes beszámoló a decemberi számban.



XXVII. évf. 11. sz.

2017.

November

Egy átalányadózó taxis egyéni vállalkozónak  
évente legalább

**15**

bevallást kell elektronikus úton teljesítenie az  
állami adóhatóság felé. Ha alkalmazottat is  
foglalkoztat, akkor 27-et.

Mégpedig lehetőleg határidőben...

Könyvelés \* Elektronikus bevételek \* Járuléknnyilvántartás \* Iparüzési adó  
Cégautó adó \* Teljeskörű vállalkozói ügyvitel \* Non-stop anyagleadás  
Csekkes, átutalásos fizetési lehetőségek

bti@taxicentrum.hu

1119 Budapest, Vahot u. 6. \* Tel.: 06-1-229-3736

Mobil: 06-30-989-4279 \* Nagy Zoltán \* Nyitva tartás: H-Cs 10-16, P 10-14-ig

BTI **TAXI** CENTRUM

## TARTALOM

Hétköznapi hős	4.
Figyeljétek a határidőre	4.
Forgalmirend-változások	5.
Könnyítés a katasoknak	6.
Taxisok kontra Budapest közút	7.
Információs táblák a várható viteldíjakról	8.
Szép Új Világ! (vagy csak egy kicsit)	10.
Szokatlan, de szabályos jelzőtábla-kombináció	13.
Négyes határidő	14.
„Vakon” vezetünk száz métereket	14.
Mennyi legyen a tarifa?	15.
Első fokon egy év letöltendő	15.
Pénztárgép-felülvizsgálat	17.
Téire fel!	18.
Téli gumis- és hólánc-előírások Európában	18.
Olvasói vélemény	19.
Személyi jövedelemadó	19.
Toronyházi gondolatok	20.
Akkumulátortöltés percek alatt	25.
10 éve történt, 20 éve történt	25.
Emlékeztető	26.
Egy helyszínelő balesetének margójára...	28.
Tisztelt Kollégák!	29.
Tudod vagy tippelsz?	31.
Rendszerváltás	32.
BTI-hírek	32.
Egyezések	32.
Budapest balesetveszélyes kereszteszódései 7. rész	33.
Te miért dolgozol?	34.
Elektromos autó kontra Niva	35.
Értékesítő típusok	35.
Hogyan és mennyiért lehet „tankolni”?	36.
Erről beszéltünk!	38.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Berkó Károly

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben

és a BTI-ben

A kiadó a lapban megjelenő hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

## További célzott ellen- őrzések a szabálysértő fővárosi taxisok kiszűréséért

Csaknem 1250 járművet ellenőriztek az idegenforgalmi főszezonban tartott fokozott akcióban a közlekedési hatóság szakemberei. A fejlesztési tárca a taxishiénák végleges kiszűrése érdekében a bevált gyakorlat folytatását tervezi.

A szabályszegő taxisok nemcsak az utasokat csapják be, hanem a Budapestre érkező turisták megkárosításával az ország hírnevének is ártanak. Az elmúlt hónapokban lezajlott fokozott ellenőrzés célja e káros jelenség visszaszorítása, fokozatos megszüntetése volt. A fővárosban egyszerre több egység dolgozott, elsősorban a nemzetközi pályaudvarok környékén, a belváros forgalmasabb pontjain. A Budapest Liszt Ferenc repülőtér be- és kihajtójánál a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság támogatásával tartottak kitereléses ellenőrzéseket. Több hatóság együttműködésében próbavásárlásokkal tárták fel a visszaéléseket.

Az ellenőrök 2017. június közepe és szeptember vége között közlekedési ható-

sági jogkörben 98 esetben jártak el, 11 jármű rendszámát vonták be, és több mint 41 millió forint bírságot szabtak ki. A leggyakoribb jogsértésnek

### Havi aforizma

Ne légy hiú és beképzelt, hogy különb és okosabb légy, mint embertársaid.  
Rejtő Jenő

a személygépkocsis személyszállítási engedély 600 ezer forintos bírsággal szankcionált hiánya bizonyult.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a kedvező tapasztalatok birtokában újabb kiemelt akciósorozatot tervez a társhatóságokkal együttműködve budapesti helyszíneken. A taxiszolgáltatók komplex ellenőrzésének középpontjában az elszámolással kapcsolatos mulasztások, a túlszámlázás, a jogosulatlan fuvarozás visszaszorítása áll majd. A hatósági fellépés alapvető célja az utasok és a felelősségteljesen működő szolgáltatók támogatása a jogszabályellenes tevékenységet végzők végleges kiszűrésével.

(Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Kommunikációs Főosztály)

## Új légitársaság Ferihegyen

Az elmúlt napokban egy új légitársaságot köszönhetünk a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérén.

**BRA Braathens Regional Ai**

B terminál

Szerkesztőségünk igyekszik a legnagyobb gondossággal eljárni az információk közlése során. A jelen számban idézett jogszabályok és tájékoztatók a lapzártakor, 2017. 11. 13-án hatályos állapotot tükrözik. Nem zárható ki azonban hogy a lap megjelenéséig ezek bármelyike kiegészítésre, módosításra vagy törlésre kerül. Nagyobb változás esetén arról azonnal hírt adunk weboldalunkon (taxisokvilaga.hu) illetve a Taxisok Világa facebook profilján.

# ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

egyénre szabott részletfizetéssel vagy btto

## 110.000.-Ft

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve. EU-s tanúsítás díja btto 20.000.-Ft!

„Néma” – alapidjban foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel./Fax:+36 1 240 9479

E-mail: [szalai@ecometer.com](mailto:szalai@ecometer.com)

Weblap: [www.ecometer.com](http://www.ecometer.com)

## Életmentő taxisofőr

# Hétköznapi hős

**Október elején határozott, szakszerű fellépésével életet mentett Tóti Péter, a Főtaxi munkatársa Budapesten. Szükség van ilyen hétköznapi hősökre, hogy ne csupán a mentőautóra dudáló személyszállítóról harsogjon a média.**

Császár Lajos épp bevásárolni ment október elején, amikor fájni, zsidogni kezdett a lába, alig tudott járni, emiatt hívott is egy taxit, hogy hazavigye. **Tóti Péter** tíz perce várt, mert a fővárosi Kőrösi Csoma úton, amikor meglátta a tükörből egy imbolyogva, sántikálva közlekedő embert.



Fotó: Pozsonyi Zita

„Odatoltam, hogy segítsék beszállni. Kinyitottam az ajtót, és láttam, hogy falféhr az arca. A lábából ömlött a vér, majd összeesett. Azonnal láttam, hogy vénás vérzése van. Miután hívtam a mentőket, hozzákezdték az ellátáshoz: nyomókötést tettem a lábára, és felemeltem, így csillapult a vérzés – elevenítette fel a történeteket a taxis.

A kikerülő mentők átvették a sérült beteget majd kórházba szállították. Állapota stabilizálódott, azóta már jobban van, haza is engedték. Mint mondja: soha nem felejtje el, hogy egy taxis mentette meg az életét!

Császár Lajos ma már azt is tudja: egyetlen szerencséje az volt, hogy taxisa egykor mentőápolóként dolgozott.

Mint megtudtuk, az életmentő taxist kitüntetésre fölterjesztették. Sok ilyen pozitív hozzáállásról kelene beszámolnunk, mert a taxisok között is nagyon sok a névtelen hétköznapi hős!

**K.z.t.**

## Újabb teendő a pénztárgépekkel kapcsolatban

# FIGYELJETEK A HATÁRIDŐRE

Terjednek az információk a budapesti taxis szakmában, miszerint mindjárt itt a december, itt az év vége, a pénztárgépekből is ki kell venni az év végi zárást, ahogy a taxi-órákból is. Mi lesz itt? Hogyan fogja bírni az a néhány pénztárgép-szerviz a több ezer budapesti taxis rohamát? És pont decemberben, pont az ünnepek alatt!

Azért az igazság kicsit más...

A pénztárgépeknél évente egyszer, a beüzemelésétől számítva egy éven belül (!) ÉVES FELÜLVIZSGÁLATOT **kell** végrehajtani. De nem kell (!) megvárni ezzel az egy év leteltét, akár már a mai nap is ro-

hanhatunk, hogy elvégezzék a műveletet. Az viszont igaz, hogy ettől az időponttól újabb egy éven belül megint menni kell a pénztárgép-szervizbe.

„Elvesztünk” egy-két hónapot, hiszen később is mehetnénk a kötelező teendőket elintézni. De nyerünk is, hiszen elkerülhetjük a sorban állást az év végén, a karácsonyi csúcs idején! A felülvizsgálatot nem kötelező ott elvégezni, ahol vetjük a pénztárgépet, ezt megcsinálhatja bármelyik erre illetékes szerviz.

Van olyan pénztárgép-eladó hely, ahol elektronikus levélben értesítik a taxist, mikor menjen a szervizbe, elkerülendő a tolongást, de van, ahol a taxinak kell figyelnie az időpontra. Van olyan pénztárgép, amelyik automatikusan (!) az egy év letelte előtt 30 nappal figyelmezteti a taxist erre a nagyon fontos időpontra.

Amennyiben nem megy el a taxis a kötelező szervizre, nem dől össze a világ, nem tilt le a pénztárgép. Mégsem célszerű elmulasztani a határidőt, mert a pénztárgép-szerviz értesíti az adóhatóságot, ha megtörtént a kötelező felülvizsgálás. És ha a taxis olyan pénztárgéppel dolgo-

zik, amelyik nem esett át a kötelező műveleten, 50.000 forinttól 500.000 forintig terjedhet a bírság!

Végezetül a legfontosabbról, az anyagiakról. Nincs egységes, országosan előírt tarifája a felülvizsgálatnak, mint az autók műszaki vizsgájának. Ahol jártam a szervizekben, 20.000 és 22.000 forint közötti összegekről beszéltek az ügyintézők.

**Mészáros Szabolcs**

**A haveromtól kaptam egy üveg drága whiskyt ajándékba. Félttem, hogy hazafelek mentem elesek a biciklivel, és eltöröm. Ezért inkább megittam az egészet.**

**És jól is tettem, mert végül hazáig vagy nyolcszor estem el!**

\*\*\*

**Feleség a férjének:**

**– Csináltam neked palacsintát, hogy ne haragudj, amiért összetörtem az autód.**

**– Mit csináltál ???!**

**– Palacsintát, nem hallod?!**

## Tisztelt Kollégák!

**A hatályos jogszabályoknak megfelelően, minden online pénztárgépet évente kötelező szakszervizzel felülvizsgáltatni. A felülvizsgálat határideje az üzembehelyezéstől számított 1 év, amire a pénztárgép is figyelmeztet már egy hónappal a határidő lejárta előtt. (Példa: pénztárgép üzembehelyezése: 2016. december 20-a, első felülvizsgálat végső határideje: 2017. december 20.)**

**Kérjük, hogy az év végi torlódások elkerülése miatt, minél előbb keressetek fel a szervizeket, ahol a pénztárgépeiteket vásároltátok!**

**A NAV „naprakész” adatokkal rendelkezik abban a tekintetben is, hogy mely pénztárgépeken nem lett időben a felülvizsgálat elvégezve.**

Tisztelettel

**OTSZ**

<b>TAXIFÓLIÁZÁS</b> SZÉLESKÖRŰ TAPASZTALATTAL		TEL.: +36301975667 EMAIL CÍM: bandhfolia@gmail.com
<b>24 ÓRA ALATT</b> BKK ELŐÍRÁSOK ALAPJÁN MINŐSÉGI ANYAGOK 5 ÉV GARANCIA		<b>H-P: 8-17</b> <b>SZ: 8-12</b> <b>V: ZÁRVA</b>
		1194. BUDAPEST, MÉSZÁROS LŐRINC U. 182. (MERCİ ALKATRÉSZ UDVARA)

## Forgalmirend-változások

### II. Rómer Flóris utca



**II. Rómer Flóris utca: Biztonságosabb lett a gyalogosok közlekedése**

A gyalogosok biztonságosabb közlekedése érdekében, úgynevezett „középszigetes” gyalogátkelőhelyet alakítottak ki a Rómer Flóris utca – Margit utca – Apostol utca csomópontban.

### III. Bécsi út – Pomázi út sarok



**III. Bécsi út: A forgalom felgyorsítása érdekében megtiltották a balra kanyarodást a Pomázi útnál**

A városközpont felé haladva rendszeresek voltak a torlódások a Pomázi utcánál, mert sokan akartak balra fordulni a „tele zöldes” jelzőlámpánál. A fővárosi közlekedésszervezők megtiltották ezért a balra kanyarodást. Az itt közlekedők, az itt balra fordulóktiltakoznak a változás miatt, szeretnék, ha visszaállítanák a régi forgalmi rendet.

### V. Wekerle Sándor utca

A József nádor téri mélygarázs építése miatt a Belváros egy része csak az Apáczai csere János – Wekerle Sándor útvonalon érhető el. Korábban sorompóval „védték” az adott területet, az ott lévő biztonsági őr beengedte azokat, akiknek ott volt dolguk. Most viszont új jelzőtáblát helyeztek ki, „BEHAJTÁS CSAK ENGEDÉLLEL”. Ez rossz a taxisoknak, hiszen oda sok taxit hívnak telefonon, és a közterület-felügyelők figyelik, ki hajt be engedély nélkül. Kérjük majd a jelzőtábla módosítását, hogy a taxik is behajthassanak.



**V. Wekerle Sándor utca: Behajtás csak engedéllyel**

### VI. Nyugati tér

Általában nem számolunk be ideiglenes forgalmirend-változásról, hiszen előfordul, hogy mire megjelenik szakmai lapunk, már vissza is áll az eredeti forgalmi rend. Itt viszont hosszabb időre vonatkozik az ideiglenes változás, ami ráadásul jelentős. A metrópótló buszok közlekedése miatt nagyon sok az ideiglenes változás, ezek egyike, hogy megtiltották a balra fordulást a Bajcsy-Zsilinszky útról a Szent István körútra, illetve a Teréz körútról a balra fordulást a Bajcsy-Zsilinszky útra..



**VI. Nyugati tér: Megtiltották a balra kanyarodásokat a metrópótló buszok miatt**

### XI. Bartók Béla út



**XI. Bartók Béla út: Kerékpárutat alakítottak ki mindkét irányban**

Felemásra sikeredett az előző forgalmirend-változtatás. Kiszélesztették a villamos-járdaszízeket a mozgássérült járművek közlekedése érdekében. Így viszont hol egy, hol másfél forgalmi sáv maradt az autósoknak. Most egyértelművé tették a helyzetet a Gellért tér és a Móricz Zsigmond tér között. Egy forgalmi sávot hagytak az autósoknak mindkét irányban, és egy széles forgalmi sávot kaptak a kerékpárosok.

#### Mari néni térdműtét után:

- Doktor úr, fogok tudni lépcsőn járni?
- Persze, Mari néni.
- Hála Istennek! Tudja, milyen fárasztó volt mindennap kétszer ki az ablakon, le az ereszcsontrán, és vissza?!

\*\*\*

*Ha a dolgaid általában nem sikerülnek elsőre, akkor az ejtőernyős ugrás nem neked való.*



➔ **intézd pénzügyeidet  
könnyedén és  
költséghatékonyan!**

**K&H**

**dönts okosan**

**felezd meg a  
számlacsomag  
havi díját**

**partner-  
kedvezmény  
kártya  
igénylésével!**

## K&H vállalkozói extra számlacsomagok

2017. december 31-ig a számlanyitástól számított 6 hónapig a K&H üzlettámogató partnerkedvezmény kártya felmutatásával a felére csökkentheted **vállalkozói számlacsomagod havi díját!** Számlacsomagok már **havi 225 forinttól** (EBKM: 0,01%)! Igényeld meg partnerkedvezmény kártyádát az [uzletetide.hu](http://uzletetide.hu) weboldalról.

Az ajánlatnak és a termék igénylésének feltételei vannak.

➔ K&H Cégvonal (06 1/20/30/70) 335 3355

➔ [kh.hu](http://kh.hu) ➔ [bank@kh.hu](mailto:bank@kh.hu)

1055 Budapest, Nyugati tér 9.

telefon: (06 1) 354 2190

1075 Budapest, Károly krt. 17-19.

telefon: (06 1) 327 8030

1051 Budapest, József Attila utca 24.

telefon: (06 1) 328 2700

1053 Budapest, Kálvin tér 3.

telefon: (06 1) 327 7530

A jelen hirdetés nem minősül ajánlatnak, célja pusztán a figyelem felkeltése. A termék, szolgáltatás részletes leírását, illetve feltételeit a vonatkozó ügyfélszerződés, a Vállalati ügyfelek részére nyújtott pénzürgalmi és betéti szolgáltatások Általános Szerződési Feltételei, a K&H Bank Üzletszabályzata, valamint az aktuális Hirdetmény tartalmazza, melyek megtekinthetők a bankfiókokban és a [kh.hu](http://kh.hu) internetes oldalon. A hirdetésben feltüntetett díj és EBKM értékek a 2017. november 2-án hatályos Hirdetmény szerint kerültek feltüntetésre. A kedvezmény bármelyik K&H bankfiókban beváltható számlanyitáskor, a kedvezménykártya felmutatásával vagy a kártya igénylését visszaigazoló e-maillal. A K&H Banknál bankszámlával még nem rendelkező, 300 millió forint éves árbevételt meg nem haladó vállalkozások érvényesíthetik a kedvezményt. A K&H forint pénzürgalmi bankszámla OBA által biztosított termék.

a KBC Csoport tagja



### XIII. Kassák Lajos utca



**XIII. Kassák Lajos utca: Védett lett az utca egy része**

A biztonság, a balesetek csökkentése érdekében „védett” lett az utca a Dózsa György út és a Bulcsú utca között, valamint több helyen gyalogátkelőhelyet létesítettek.

### XIV. Nagy Lajos Király út



**XIV. Nagy Lajos kir. útja: Több helyen megtiltották az áthajtást a villamossíneken**

Ugyancsak a balesetek számának csökkentése érdekében, több helyen megszüntették az áthaladást a villamossíneken, mint például a Gyarmat utcánál, hasonlóképpen, mint évekkel ezelőtt a Fiumei úton (az akkori Mező Imre úton).

## Könnyítés a katásoknak Még csak ígélet...

A kata-adózásban az éves bevételi összeghatár 12 millió forint, azonban a legtöbb esetben nem ez, hanem az éves nyolcmillió forintos áfa-határ a gátja a növekedésnek – legalábbis a taxis szakmában. Ezt az ellentmondást kívánja feloldani az a tervezet, amely az alanyi áfa-mentes határt is 12 millió forintra emelné.

A nemzetgazdasági miniszter jelezte, hogy a kormány megkezdte az egyeztetést az Európai Bizottsággal ebben a kérdésben, ugyanis az összeghatár ilyen mértékű emelése az Európai Unió engedélyére is szükség van.

Persze ne higgyük, hogy a taxisoknak kívánunk kedvezni ezzel – több mint 600 ezer kata-adózó vállalkozás életét könnyítené meg az új áfa-határ.

Amennyiben a tárgyalások eredményesen lezajlanak, az áfa-határ emelésére **2019-től lesz mód**, jövőre tehát még a nyolcmilliósi határba kell beleszuszakolni bevételünket, ha alanyi mentesek kívánunk maradni.

## A taxiállomásokkal kapcsolatban

# Taxisok kontra Budapest közút

### XVI. Csömöri út 70.

Taxis kolléga jelezte szerkesztőségünknek, hogy földre döntöttek egy TAXIÁLLOMÁS jelzőtábla-oszlopot.

Természetesen továbbítottuk a problémát, az illetékesek mintaszerű gyorsasággal intézkedtek:

A taxiállomás KRESZ táblájának visszahelyezését oszloppal együtt megrendeltük.

**Agócs Iván**  
igazgató

**Halász Gyula**  
taxiközlekedési  
osztályvezető

**BUDAPEST KÖZÚT**

Közlekedési Igazgatóság



**XVI. Csömöri út: Földre döntöttek a Taxiállomás jelzőtáblát**

### XIII. Vigszínház utca



**XIII. Vigszínház utca: Felfestették az útburkolati jeleket, köszönet érte**

Kértünk egy taxiállomást a Vigszínház közelébe, a megszüntetett Pannónia utcai droszt helyett. Az új taxiállomást a Vigszínház utcában alakították ki, köszönet érte! Azonban hónapokig nem tudtuk használni, mert nem festették fel az útburkolati jeleket. Rendszeresen civil autók álltak a droszton. A felfestés elkészült, tessék igénybe venni a taxiállomást, hogy odaszokjanak az utasok.

### Végezetül egy taxiállomás áthelyezéséről és egy köszönet:

#### VII. Rottenbiller utca



**VII. Rottenbiller utca: Helyet cserélt a trolibusz megállója és a taxiállomás**

Korábban hosszú sor várakozott a bal oldali sávban, irányban a Baross tér felé, mert a jobb oldali sávban volt egy taxiállomás. Az autók nem tudtak továbbhaladni a droszton várakozó taxik miatt. Így a jobbra, a Belváros felé kanyarodóknak is be kellett állni a bal oldali sorba. Most helyet cserélt a trolibusz-megálló és a taxiállomás, a droszt hátra került a Munkás utca sarokhoz. Mindenki jól járt. A taxiállomást nem szüntették meg, mint a XIII. kerületi Pannónia utcában, ahol ugyanilyen volt a forgalmi helyzet. A droszt megmaradt, a közelben, a jobbra kanyarodó járműveknek meg esetlegesen néhány másodpercet kell várni, ha éppen trolibusz érkezik a megállóba.

– Képzeld, tegnapelőtt elhagyott a feleségem. Azóta se aludni, se enni nem tudok – panaszkodik Kovács a haverjának.

– Ennyire megviselt? – kérdi a haver együttérzően.

– Ja, nem, dehogy! Hanem elvitte az ágyat meg a hűtőszekrényt!



**DEBRECEN**

[www.fonixtaxi.hu](http://www.fonixtaxi.hu)

**Telefon/fax: 06-52-444-444**

**E-mail:**

[fonixtaxi@fonixtaxi.hu](mailto:fonixtaxi@fonixtaxi.hu)

**Cím:**

**4025 Debrecen**

**Arany János u. 32.**

# Információs táblák a várható viteldíjakról

Gyakran vannak rendezvények a fővárosban, ilyenkor több esetben egy-egy adott taxitársaság úgynevezett „kihelyezett taxiállomást” alakít ki. Előfordul, hogy a taxiállomások mellett információs táblákat helyeznek ki a várható viteldíjakról a droszttól a főváros egy-egy nevezetesebb pontjáig.

Taxis kolléga javasolta a fővárosi vezetőknek, hogy ezt a gyakorlatot vezessék be a budapesti taxiállomásokon, elsősorban az idegenforgalmi központoknál. Sajnos, sok esetben a turisták, az idegenek megrettennek a budapesti taxiktól, hallva a várható viteldíjakat.

Igy viszont láthatja mindenki, a taxi nem olcsó, de nem is olyan drága, mint ahogy azt előadja egy-két FÜGGETLEN SZOLGÁLTATÓ!

A fővárosi vezetők a kérést megvalósították, egyre több taxiállomás mellett ott vannak az információs táblák a várható viteldíjakról.

Köszönet értük!

Tóth Tibor

**Információs tábla a ROYAL szálló előtti drosztnál**



A királyfi nősülni szeretne, de csak szűz királylányt akar elvenni. A szomszéd király megengedi, hogy válasszon három eladó lány közül. Bemegy a legidősebb lányhoz, előveszi a „műszert”, és megkérdezi:

- Na mi ez, királylány?
- Hát ez egy f@sz.

Na, ez biztos nem szűz, gondolja a királyfi, és bemegy a középső királylányhoz. Annak is megmutatja, az is felismeri. Elkeseredik a királyfi, utolsó rejménye a legkisebb királylány. Bemegy hát hozzá is:

- Mi ez? - kérdi a farkát elővéve a királyfi.
- Nem tudom - mondja a királylány.

Őrül a királyfi, hetedhét országra szóló lagzit csapnak, elérkezik a nászéjszaka, s a királyfi ismét megkérdezi:

- Mi ez?
- Mondtam már, hogy nem tudom.
- Ez f@sz - mondja a királyfi.
- Micsoda, eez? A sárkányé, na, az AZ!

**Budapest XI. kerület, Október 23. utca 16.**

**Az Ön tartózkodási helye:**

Rögzített hatósági ár:		
Alapdíj (Ft) Base fare (HUF)	450	Személytaxi szolgáltatással összefüggő passzok bejelentése BKK Zrt. Ügyfélszolgálat 1078 Budapest, Rumbach Sebestyén utca 10-21. Nemzeti közszolgálat Tel: +36 1 3 255 255
Parcella díj (Ft/perc) Time-based fare unit (HUF/minute)	70	
Kilométerdíj (Ft/km) Distance-based fare unit (HUF/km)	280	

**Közel nevezetességek:**  
 Allee Bevásárlóközpont  
 BEAC Tüskecsarnok  
 Budapest 1. sz. Körzeti Földhivatal

**Közösségi közlekedési eszközök:**  
 Buszok: 10, 10A, 10B, 10C, 10D, 10E, 10F, 10G, 10H, 10I, 10J, 10K, 10L, 10M, 10N, 10O, 10P, 10Q, 10R, 10S, 10T, 10U, 10V, 10W, 10X, 10Y, 10Z  
 Villamosok: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100  
 Metrók: M1, M2, M3

**Várható viteldíj, a forgalmi viszonyokat nem kalkulálva a térképen jelölt taxiállomásról:**  
 Déli Pályaudvar: 4,4 km, ~ 1865 Forint  
 Nyugati Pályaudvar: 5,5 km, ~ 2790 Forint  
 Keleti Pályaudvar: 4,6 km, ~ 2235 Forint

**Tájékoztatás a várható taxi-viteldíjról**

**BUDAPEST TAXI UTASINFORMÁCIÓ**

**Ügyfélszolgálat**  
 A szolgáltatással kapcsolatos panaszok, reklamációk ügyében a Budapesti Közlekedési Központ ügyfélszolgálatához a következő elérhetőségeken fordulhat:

**Üdvözlünk a Budapest Fővárosi Önkormányzata által Budapest területére szolgáltatásra jogosultként minősített személytaxiban.**

Utazásunk a szolgáltatás igénybevételekor jogorvoslattal:

1. tiszta, jó állapotban lévő, valamennyi szükséges engedéllyel rendelkező, biztonságos működésű utasmotort;
2. udvarias, valamennyi közlekedési szabályt betartó sofőrral utazni;
3. nyugodt, csendes, rádióforgalmazástól, rádióhívástól, durvaszólóktól, a járművezető általi mobiltelefon-használatától mentes utazáshoz;
4. dohányfüst-mentes utazáshoz;
5. önállóan, a gépjármű más utassal való megosztása nélküli utazásra, kivéve, ha Ön másodlagos rendeltetésű, rádióhívástól, durvaszólóktól, a járművezető általi mobiltelefon-használatától mentes utazáshoz;
6. olyan gépjárművezetővel közlekedni, aki rendelkezik szűzvezetői jogosítvánnyal és azonosított lappal a műszerfalán, jól látható helyen van elhelyezve;
7. minden esetben a hitelesített taxaméter által generált viteldíjat kell fizetni, és arról bizonyítást kapni;
8. juttatni szűzvezetővel közlekedni, aki rendelkezik szűzvezetői jogosítvánnyal és azonosított lappal a műszerfalán, jól látható helyen van elhelyezve;
9. bankkártyával felől történő fizetésre;
10. működő biztonsági öv használatára;
11. pályát ajánlunk is minden utas számára;

Kellemes utazást kívánunk!  
 Budapest Fővárosi Önkormányzata

**BUDAPEST TAXI PASSENGER INFORMATION**

Welcome to this taxicab licensed by the Municipality of Budapest to operate on the territory of Budapest

As a passenger you are entitled to:

1. travel in a fully licensed, clean, comfortable and safe vehicle
2. a courteous driver who obeys all the traffic laws
3. travel in an environment free of disturbing noises such as the radio, honking and mobile phone use by the driver
4. travel in a smoke-free vehicle
5. travel without sharing the ride with other passengers unless so desired
6. a qualified taxi-driver whose licence is clearly displayed on the dashboard
7. pay fares generated by a certified taxi-meter and get a receipt after payment at all times
8. air-conditioning or heating on request
9. bankcard payment without any surcharge
10. working seatbelts for all passengers - please use them!
11. transport a guide-dog for the visually impaired

The Municipality of Budapest wishes you a safe and comfortable trip!

**Információk a budapesti taxizással kapcsolatban**



# 2100

autós hybrid flotta



## Legyél Te is környezetbarát City Taxis!



### HYBRID FLOTTÁNK ALAKULÁSA SZÁMOKBAN\*:

\*2017.09.06.

2017  
július 6.  
188db

2016  
80db

2017  
január 1.  
155db

2014  
20db

2015  
42db

Az érdeklődők jelentkezését várja  
Németh Zoltán a 70 3838 001 számon

# Szép Új Világ! (vagy csak egy kicsit)

**Erről álmodtunk és elérkeztünk. Ki hitte volna évekkkel ezelőtt, amikor a taxis szakma jövőjéről, a piac rendbetételéről beszélgettünk, hogy az egyik legfontosabb alapkövetelés változik?**

Annak idején taxisverzióra módosítottuk kéréseinket a mesebeli aranyháltól. Mi három helyett négyet álmodtunk és kértünk. **Tarifa, droszt, ellenőrzés és a létszám.**

Ebből 2013-ban megkaptuk a tarifát, valamint – ha nem is elégséges formában –, az ellenőrzést.

**A tarifáról** most csak annyit, hogy véleményem szerint, 2018 tavaszán semmiképpen sem kerülhető meg a jelenlegi hatósági ár rendezése, emelése. A fővárossal a tárgyalások – a kamara égisze alatt – november közepén megkezdődtek. Rengeteg ötlet, javaslat merült fel, amelyekből mind-egyik szakmánk jövedelemtermelési képességének növelését célozza meg. (Talán csúnya így leírva, de kihasználva a megemelkedett keresletet, egyszerűen többet szeretnénk

keresni!) A későbbiekben akár a kiállási díj bevezetése, a hétvégi, vagy az éjszakai tarifa, és a kilométerdíj szerkezetének módosítása is aktuálissá válhat. Régi elképzelés a jelentősebb alpdíjjal induló tarifa, amely az első x kilométert is tartalmazza.

Minden felsorolt elem már évtizedek óta gyakorlat az Unióban, illetve a nemzetközi taxispiacra. (Nem kell a csövön a lukat feltalálnunk!)

**A drosztok száma** változatlanul nem mondható elég-

ségesnek. A város látható fejlesztései ellenére, még mindig hiányoznak a turisztikailag frekvenciált területekről a taxiállomások.

Ennél sokkal nagyobb gond a meglévők használhatósága. 25 év alatt sem szűnt meg a kisajátítás, a legjobb állomások erőszakos elfoglalása.

**Az ellenőrzésről** erősen megoszló az általános vélekedés. Kétségtelen, hogy nagyságren-

módszeresen tönkretesz, és ezt büntetlenül megteheti. Mindennapos ezeken a helyeken a többszörös túlszámlázás, a hamis számla, a pénzvisztaadási csalás.

Felfoghatatlan a Hatóságok semmittevése, mert ezek az esetek külön-külön is egy helyszíni ellenőrzéssel, vagy próbatúrással bizonyíthatók. Mellesleg ezek egy része már régen nem szabálysértés, hanem bűncselekmény, aminek jóval nagyobb a büntetési tétele. Ezáltal egy-két elfogás és szankcionálás után, megfelelő médiatájékoztatás mellett, meg lenne az ellenőrzés igazi értelme. A büntetés visszatarató ereje elrettenené a próbálkozókat, és megvalósulhatna a végső álom, a szakma megtisztítása ezektől az elemektől.

**A negyedik kívánalom volt a budapesti taxilétszám szabályozása!** Illetve

annak radikális csökkentése. Annak idején, a cél érdekében, mindenre hivatkoztunk: a hasonló méretű világvárosok taxilétszámára, a fizetőképes keresletre, a turizmus nagyságára. Ennek a pontnak, elvárásnak a megítélésében változott talán a legnagyobbat a piac 2017 végére. Ez, illetve ennek kezelése változott mára 180 fokra. Ma a legégetőbb gondunk a taxis hiány. És ahogy érezhetjük, ez nem egy kedvező fellángolás, nem „egynyári kaland”, hanem tartós kereslet növekedés.

Az évtizedes kínálati, sajnos majdnem mindig túlkínálati piacból, erősen keresleti piaccá váltunk. Ismét nagy érték a taxi, különösen csúcsidőben, kicsit is szélsőségesebb időjárásnál. Maga a csúcsidő is meghosszabbodott. A hétvégék és annak kiszolgálása régen sem volt egyszerű feladat, de mára tragikussá vált a krónikus taxihány. Jól látszik a piacra, hogy egy jelentős vállalkozói kör az egész heti munka során megtalálja a számítását, és nem szükséges szombatvasárnap kijönnie. Azt is látjuk, hogy ismét markánsan szétválasztódott az éjszakás-nappali műszakban dolgozók mun-



**Tamás Miklós:** „Mert a legnagyobb gondunk a megnövekedett fuvarszámmal érkező új jelenség: az elégedetlen utasok tömege.”

dileg nagyobb a szakmánk fellet gyakorolt kontroll, mint akár egy évtizeddel ezelőtt.

Ma már, ha olyan a kedve a Hatóságoknak, akkor gyakorlatilag mindenki minket ellenőrzi. NAV, fogyasztóvédelem, közterület-felügyelet, rendőrség, BKK és sok esetben – a cégek esetén –, a belső etikai szervek. Ezt viseli el rettenetesen nehezen a szakma tisztességesen dolgozó, túlnyomó többsége. Illetve azt, hogy ekkorára növekedett kontroll mellett egyetlen dolog örök: annak a pár száz kollégának a hozzáállása, a szabadrablás, amely 20 éve változatlan. Értelmetlen a hatástalan ellenőrzés, amikor még arra se kellene különösebb fáradságot fordítani, hogy miként találják meg ezeket az embereket. Ugyanarról a helyről dolgozva, sokszor az összes engedély hiányában végzik „áldásos” tevékenységüket. Nem létezik, hogy ezt a jelenséget egy összehangolt és hatásos ellenőrzés nem tudja kiszűrni a városból. Mára ismét erős médiafigyelem követi a munkánkat. A legszomorúbb, hogy az évtizedes mélyrepülés után magára találó szakmánk megítélését ez a pár tucat ember

## Ki fog erre a járdára két keréssel felállni?

Budapesten, a Terézvárosban, több helyen módosították a parkolási rendet, oly módon, hogy a járművezetők két keréssel felállhatnak a járműveikkel a járdára. Indokolt a döntés, hiszen így kényelmesebben elférnek az autók a forgalmi sávban.



Azonban sok helyen nem állnak fel a járművezetők a járdára, mert féltik az autók futóművét és a gumik egészségét az esetleges sérüléstől.

A képre nézve, jogos az aggodalom...

Horváth András

...tovább erősödünk

**Válassz Minket!**

Mi tudunk segíteni...



Kiemelkedő cím állomány vár (céges + magán és rendezvény)

Családias hangulat

Mindennap nyitva tartó pénztár

Rugalmas és gyors ügyintézés

Taxis központú cégvezetés

Számos rendezvény, szórakozóhely, ahol kihelyezett diszpécserok segítenek

Kiszámítható, megbízható munkavégzés

Innovatív cégfelfogás

**Amennyiben nem vagy megelégedve  
a címmennyiségeddel,  
gyere hozzánk dolgozni!**

információ: Fábás Tibor  
telefon: +36 70 376 9997  
Fax: +36 1 235 5404  
[www.6x6taxi.hu](http://www.6x6taxi.hu)

**Ha mindent viszel  
nálunk jól keresel!**

# TAXI 4<sup>®</sup>

Tel.: 4-444-444

# AKCIÓ!

## ELINDULTUNK!

## FÜGGETLEN SZOLGÁLTATÓK RÉSZÉRE!

2017-ben minden hónapban több mint 10.000 db. megrendelést mondtunk le! A fuvarlemondások megszüntetése érdekében az utasaink kiszolgálásához szabadúszó „mezítlás” kollégák részére lehetőséget biztosítunk, hogy külsős (nem TAXI 4-es) vállalkozóként

**fuvaronkénti díj ellenében  
(300,-Ft/teljesített fuvar)**

elvigyék a TAXI 4-et rendelő utasokat.

Nincs kötelező munkaidő, nem kell URH az autódba, nem kell a TAXI 4 jelzéseit viselned és csak annyit fizetsz, amennyi címet elviszel\*.

A kezdéshez nincs másra szükséged,  
csak egy Androidos telefonra, vagy tabletre!

*\*(pl: ha novemberben 23 db. TAXI 4-es fuvart viszel, akkor a hónap végén 6.900,-Ft. fizetendő utólag)*

**Bővebb információ a 06/20 911-47-20-as telefonszámon Reif Zoltántól.**

## FIGYELEM!

**1 NAPOS TAXIS TOVÁBBKÉPZÉSI TANFOLYAMOK és  
TAXIS VÁLLALKOZÓI TANFOLYAMOK  
INDULNAK A TAXI 4-NÉL FOLYAMATOSAN.**

Bővebb információ a 06/20 911-47-20-as telefonszámon Reif Zoltántól  
Jelentkezés a TAXI 4 központjában, 1141 Budapest, Németpróna utca 35.

A TAXI 4 képzési partnere a Szerviz Oktatási Központ Kft. Nyilvántartási szám: 00092-2013

karendje. Amíg, nem olyan régen, pár éve még azt hallhatuk, hogy az éjszakások megköszönik a nappalosok munkáját, addig ez mára megszűnt. Hazaküldték a nappalosokat, mert az átfedő időszakban, 16-tól, 20 óráig nem volt szükség kétszer annyi autóra. Ma a klasszikus nappalos korán kezd és délután 4 környékén hazamegy. Az éjszakás pedig, talán éppen a dugó, vagy a stabil és kiszámítható rendlésszám miatt, nem jön ki este 7 előtt. Ma ez a jelentősnek mondható taxis hiányzik a szolgáltatásból. Rendkívülien érezhető a szakmánk elöregedése. A fiatalok részvétele, beáramlása minden szakmában az egyik legfontosabb kritérium. Nálunk ez sem működik ren-

desen. Nagyon hiányzik az évtizedeken át működő másodos, rész munkaidős állomány. Akik a főállásuk, vagy a tanulmányaik mellett naponta 2-3 órát, vagy egy-egy hétvégét bevállaltak. A mai rendkívül szabályozott rendszer, plusz az egyszeri, aránytalanul magas befektetés indulásnál, elveszi a kedvét a fiataloknak ettől a kereseti lehetőségtől. Szinte mindenütt munkaerőhiány van, a taxi sem kivétel. A pár évvel ezelőtti helyzethez képest, lasszóval fogják az embereket a szolgáltatási szektorba, buszozni, kamionozni. Államilag finanszírozott tanfolyamokon kiképzik, átképzik őket. Ehhez képest a taxi nem vonzó. 4-5 millió forint induló tőke, önköltséges tanfolyamok,

vállalkozói vizsga stb. mellett nem csodálom, hogy a fiatalok a simább és befektetési költségek nélküli utat választják.

Összességében ez a legijesztőbb jelenség, amely azonnali és tartós megoldást igényel.

Mert a legnagyobb gondunk a megnövekedett fuvarszámmal érkező új jelenség: az elégedetlen utasok tömege. Ma már nem ritka az a cég, ahol 10 000 feletti az egy hónapban lemondott fuvarszám, és 50-60 000-re tehető a nem fogadott, sikertelen hívás.

Ezek tragikus számok! Ennek egyenes következménye volt az UBER térnyerése, illetve valós veszély, az egyéb alternatív megoldások megjele-

nése. (HOOPS stb.) Természetesen tudom, hogy a törvény, a szabályozás mellettünk áll, és az előírásokat betartókat támogatja.

Csak mindannyian emlékszünk az UBER kétéves ténykedésére, és arra, hogy engedély nélküli tevékenységet végzőként mekkora kárt okozott nekünk a jelenlétük.

Ott sem kérték ki az engedélyünket, és majdnem két évig tartott, amíg megszüntültünk tőlük.

### Tisztelt Kollégák!

Nagyon köszönöm, hogy elolvastátok vitaindítómat szánt gondolataimat. Örömmel venném, ha e témakörben más is kifejtené gondolatait!

Tisztelettel:

**Tamás Miklós**

## Szokatlan, de szabályos jelzőtábla-kombináció

Taxis kollégánk hazavitte a kedves utast, Kispesten a Lehel utcai lakótelepre. Persze nem az ő, hanem az utas lakására... 30.000 forintjába került a „mutatvány”. Ugyanis a lakótelep kijáratánál közterület-felügyelők várták, és bőszen mutogattak a „Mindennemű

**ben. az ilyen terület egészén.** Ezen övezetben van egy út (várakozóhely) ahol a – meglevőkön felül – további korlátozás az, hogy oda csak engedéllyel rendelkező járművel lehet behajtani. „Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy és jogi személy részére. Taxis kollégánk sajnos nem rendelkezett az adott területre érvényes behajtási engedéllyel. Köszönjük a választ.

**Juhász Péter**



**A felső tábla szerint nem hajthat be a taxis, ha nincs engedélye, az alsó szerint behajthat, ha utasa ott lakik**

**forgalom mindkét irányban tilos, KIVÉVE ENGEDÉLYEL**” jelzőtáblára.

Hiába érvelt kollégánk azzal, hogy alatta ott van a LAKÓ-PIHENŐ ÖVEZET jelzőtábla. Sőt! A helyi Önkormányzat egy külön táblán még részletesen ki is írja, hogy ki mehet be. Az ott lakók, és azok, akik az ott lakókhöz mennek. A „szerv” hajthatatlan maradt, pénzbüntetés lett az intézkedés vége.

Természetesen megkerestem Virágh Sándor urat, szakmai lapunk közlekedési szakíróját a témával kapcsolatban. A válasz rövidítve, szerkesztve. Kiemelés tőlem. (J.P.)

Véleményem szerint két információt közölnek a két különböző táblával. **Van egy lakó-pihenő övezet, melyben speciális behajtási és magatartási szabályok vannak érvény-**



**Az önkormányzat meg is magyarázza, miért mehet be a taxis**

Kovácsné bejelenti a rendőrségen, hogy eltűnt a férje. Óránként telefonál, hogy van-e már valami eredmény.

Egy alkalommal az ügyeletes tiszt így biztatja:

– Jó hírem van, asszonyom, már majdnem megvan a férje.

– Hogyhogy majdnem?

– A kabátját és a cipőjét már megtaláltuk a Lánchídon.

# NÉGYES HATÁRIDŐ

**Nem lehet elégszer ismételni, és így az év vége felé még nyomatékosabban, hogy 2018. január elsején új követelmények lépnek életbe. Mindjárt négy is. És ezekkel még 2017-ben foglalkozni kell!**

1. A taxiengedélyt meg kell újítani, öt évre érvényes papírt kapunk
2. Az arcképes taxivezetői engedélyt meg kell újítani
3. A pénztárgép éves felülvizsgálatát el kell végezni
4. A taxigépkocsokra új követelmények érvényesek

1. A taxiengedély megújításához szükséges az összes olyan igazolás, ami eddig egy kocscsere esetén kellett. Nullás papírok, erkölcsi bizonyítvány, utasbiztosítási igazolás. Az igazolásokkal és bizonyítványokkal a területileg illetékes közlekedésfelügyeletet kell felkeresni, ahol az új engedélyt megadják.

2. Az arcképes taxivezetői igazolvány megújításához el kell végezni egy kiegészítő szakmai tanfolyamot, és vizsgát kell tenni. Ezzel a vizsgabizonyítvánnyal és két darab igazolványképpel szintén a területileg illetékes közlekedésfelügyelethez kell fordulni.
3. A kijelölt szervizekben el kell végeztetni a pénztárgépek éves felülvizsgálatát. A NAV rendszerében megjelenik a felülvizsgálat ténye, a mulasztók bírságra számíthatnak
4. A taxigépkocsik követelményeiről előző számunkban már közzöltünk részletes tájékoztatást, de a téma fontosságára való tekintettel ezúttal megismételjük:

## Követelmények

2018. január elsejétől új előírások lépnek életbe mind országosan, mind a fővárosban. Nehéz kiigazodni a jogszabályok között, ezért az alábbiakban táblázatos formában foglaljuk össze a követelményeket, külön bontva a budapesti és az országos rendelet által előírtakat.

Előírás	Budapesti	Országos
Gépkocsi életkora	Maximum 10 év	Maximum 10 év
Környezetvédelmi norma	Euro 5	Euro 4
Téli gumi	12.15-03.15-ig	Nincs előírás
Klíma	03.15-10.15-ig	Kötelező
Légzsák	Alkalmazkodva az országos rendelethez	Két első üléshez
ABS	Alkalmazkodva az országos rendelethez	Kötelező
Teljesítmény	Minimum 55 kW	Nincs előírás
Tengelytáv	Minimum 2550 mm	Nincs előírás
Csomagtartó méret	Hibrid és elektromos hajtású gépkocsi minimum 300 liter	Nincs előírás
	Kombi vagy egyterű gépkocsi minimum 390 liter	Nincs előírás
	Minden egyéb gépkocsi 430 liter	Nincs előírás
Tarifa	Alapdíj: 450 Ft Kilométerdíj 280 Ft Percdíj: 70 Ft	Nincs országos előírás, egyes településeken lehet meghatározott tarifa
Egységes megjelenés	RAL 1023 sárga szín, egyéb dekor elemek, tarifátáblázatok	Tevékenységi engedély száma a jobb oldali ajtón legalább 4 cm magas karakterekkel
	Taxiársasághoz nem tartozóknak „Független szolgáltató – Freelancer” matrica az első ajtókon	Nincs előírás
Egységes szabadjelző	Közlekedésszervező által meghatározott, vagy jóváhagyott jogvédett	Nincs előírás
POS terminál	Kötelező	Nincs előírás

**Mobilozunk, üzenetet küldünk, a navigációt nyomkodjuk**

## „VAKON” VEZETÜNK SZÁZ MÉTEREKET

**Egy amerikai közlekedésbiztonsági alapítvány felmérése szerint nem is a mobilozás a legveszélyesebb baleseti ok, hanem a navigációs eszközök használata vezetés közben. Egy-egy rendszer beállításakor, 50 kilométeres sebesség mellett, ötszáz métert is megtehetünk „vakon”!**

A mobiltelefonok megjelenése óta komoly probléma, hogy a sofőrök egy része vezetés közben is használja a mobilját. És nemcsak az átlag autósok, de hivatásos gépjárművezetők, hovatovább személyszállítók, buszsofőrök is. Úgy tűnik azonban, hogy még a mobilozásnál is van veszélyesebb dolog, amit vezetés közben csinálnak a sofőrök.

Az AAA amerikai közlekedésbiztonsági alapítvány nemrég tette közzé annak a tanulmánynak az eredményét, ami azt vizsgálja, mi minden vonhatja el az autóban a sofőr figyelmét a vezetésről. A kutatás szerint a legveszélyesebb az infotainment rendszer, az itt megjelenő navigációval ugyanis átlagosan 40 másodpercet foglalkoznak az autósok veze-

tés közben. Mindez azt jelenti, hogy 50 km/h-s sebességgel számolva nagyjából 555 métert teszünk meg úgy, hogy nem figyeljük az utat.

A felmérés szerint a vezetés közbeni mobilnyomogatás „csak” a második legveszélyesebb dolog, de a listán megtaláljuk még a headset és a kihangosító nélküli telefonálást, valamint az autórádió kezelését is.

Az AAA szerint ráadásul az sem mindegy, hogy milyen típusú autóról van szó, a különböző infotainment rendszerek ugyanis eltérő mértékben terelik el a sofőr figyelmét. Az alapítvány szerint ebből a szempontból a legrosszabb a Ford Mustang GT és a Tesla Model S. Igaz, utóbbi esetében a sokat tudó önvezető mód lehet a biztonság kulcsa.

A tanulmány célja, hogy felhívja a sofőrök figyelmét: még indulás előtt állítsák be a navigációt, hogy azzal menet közben már ne kelljen foglalkozni. Minél magasabb egy autó ára, annál bonyolultabb az infotainment rendszere, így potenciálisan nagyobb veszélyt jelent a sofőrre nézve. Szerencsére ma már vannak olyan modellek, amelyek vezetés közben automatikusan eltiltják a navigáció állítgatását – derül ki a hírgyűnökségi jelentésből.

**k.z.t.**

## Euro besorolás

A szabványos Eu-s forgalmi V.9-es rovatában találjuk meg azt a számot, amely a környezetvédelmi besorolást jelzi. A kód értelmezéséhez az alábbi táblázat nyújt segítséget:

A négy követelménynek 2018. január elsejétől teljes körűen eleget kell tenni. Ha ezek közül **bármely elem is hiányzik**, azt a **hatóság engedély nélküli szolgáltatásnak tekinti, és 600 ezer forintig terjedő bírsággal sújthatja**. Értesítéseink szerint nem várható a határidő módosítása, minden bizonnyal várható viszont a fokozott ellenőrzés.

E lap megjelenésekor már nagyon sürges az idő, tekintettel az év végi ünnepekre is. Nincs több tévovázás, halogatás, **intézkedj MOST!**

Forgalmi V.9-es rovatában található kód	Euro besorolás
0	Nem minősített
1	Nem minősített
2	Euro 1
3	Euro 1
4	Euro 2
5	Tiszta gázüzemű, elektromos, vagy hibrid
6	Euro 3
7	Euro 3
8	Euro 3
9	<b>Euro 4 - Taxinak alkalmas Budapest kivételével</b>
10	<b>Euro 4 - Taxinak alkalmas Budapest kivételével</b>
11	<b>Euro 4 - Taxinak alkalmas Budapest kivételével</b>
12	<b>Euro 5 - Taxinak alkalmas Budapesten is</b>
13	<b>Euro 5 - Taxinak alkalmas Budapesten is</b>
14	<b>Euro 5 - Taxinak alkalmas Budapesten is</b>
15	<b>Euro 5 - Taxinak alkalmas Budapesten is</b>
16	<b>Euro 5 - Taxinak alkalmas Budapesten is</b>

## Mennyi legyen a tarifa?

Furcsa időköt élünk. Néhány hónapja, éve még panaszkodtunk, hogy nincs elég utas, ma meg a taxitársaságok sorra kénytelenek visszautasítani a megrendeléseket. Van, hogy bizonyos időpontra még előrendelést sem vesznek fel! Úgy tűnik ez idő tájt nem az utas a kevés, hanem a taxi...

A jelenség magyarázatáért természetesen megint a múltba kell visszanyúlnunk. Az 1980-as évek elején, amikor a magán-taxizást engedélyezték (pedig még kökéményen építettük a szocializmust...), annak egyik oka az volt, hogy kevés volt a taxi. A főváros taxiigényét az „állami” Főtaxi, és a „szövetkezeti” Volán taxi nem tudta kielégíteni. Lehetőséget kaptak hát a gépkocsival rendelkezők, hogy kisiparosként taxizhassanak. A vállalkozás beindításához csak egy megfelelő autó (nem voltak túlzott követelmények) és egy Ipar-engedély kiváltása volt szükséges. Eleinte még taxióra sem kellett. Hozzám ha-

sonlóan öreg motorosok még emlékezhetnek, hogy annak idején a „fák is integettek”. Főleg egy hűvösebb vagy esős hétvégén. A buszmegállókát mindig lassítva közelítettük meg, és időnként bizony felemelkedett néhány kéz, hogy leintsen. Unta már a várakozást a buszra! Esős, havas időben meg egyenesen „esernyő helyett” használták a taxit. A nagymamák taxival mentek az orvosi rendelőbe, a melós meg taxival vitette haza magát a kocsmából. Az akkor 7 Ft/km tarifa annyira olcsó volt, hogy jóformán mindenki ki tudta fizetni.

A mai helyzet kezd hasonlítani az „aranykorra”. Mindenki taxival akar utazni! A jelenlegi átlagbér nettó 193.240 Ft. Eből a 280 Ft-os kilométerdíjjal 690 kilométert lehetne megtenni. 1983-ban 4.682 Ft volt az átlagbér. Az akkori 7 Ft/km tarifával 694 kilométerre lett volna elegendő. Kísérteties hasonlóság, nem?

Piacgazdaságban a termékek és szol-

gáltatások árát a kereslet-kínálat elve határozza meg. Ha valamiből túl sok van, ha kevés a vásárló, vagy a szolgáltatást igénybe vevő, akkor árat kell csökkenteni (talán emlékeztet a néhány évvel ezelőtti negatív árspirál, amit a taxitársaságok „kényszerítettek” tagjaikra). Ha viszont a kereslet meghaladja a kínálatot, akkor bizony nincs mese: árat kell emelni. Véleményem szerint most ezt az időszakot éljük.

Érdekes összehasonlításra ad alapot a fővárosi taxitarifák alakulása. 2000-2001 táján, amikor az első maximált ár bevezetésre került, a kilométerdíj előbb 200, majd 240 forint volt. Így is maradt egészen 2013-ig! Pedig 2001-ben a bruttó átlagbér 103.553 forint volt, 2013-ban pedig már 230.147 Ft. Ez alatt a tizenkét év alatt a keresetek több mint a duplájára növekedtek, a taxi viteldíja viszont maradt (és persze még a maximált tarifát sem használta ki a taxisok nagyrésze). Nem csoda, hogy megnőtt az igény a szolgáltatásra, hiszen az utasok számára a taxi relatív olcsó lett.

Ekkor avatkozott be a fővárosi rendeletével, és vezette be a maximált ár helyett a fix tarifát 280 forintos kilométerdíjjal. Megjegyzem a taxis szakmában a legutóbbi 25 év legnagyobb eredménye volt a fix tarifa elérése.

A rögzített viteldíj bevezetése óta azonban ismét eltelt négy év. A bruttó átlagbér ez idő alatt 230.714 forintról 290.600 forintra nőtt. A taxitarifa azonban változatlan. Ideje lenne ismét emelni rajta...

Az elmúlt időszakban nemcsak az átlagbér, hanem a minimálbér és a garantált bérminimum is növekedett, mégpedig az átlagbérnél nagyobb mértékben. A taxi vállalkozókat ez költség oldalról érinti hátrányosan (kivéve katások).

## Ítélet született az „Omegas” ügyben

### Élső fokon egy év letöltendő

**Börtönbe kell vonulnia az Omega zenekar két tagját is bántalmazó taxisofőrnek. Az ítélet még nem jogerős, a férfit egyelőre csak első fokon meszelték el. A taxisofőr kérésére és egy vita után támadt rá a zenekari tagokra még 2014-ben.**

Évek óta húzódott az „Omega” ügy, ami senkinek sem tett jót. A napokban azonban első fokon ítélet született. Eszerint a támadó taxis Debreczeni Ferencnek, azaz Cikinek az arcát ütötte meg kétszer, el is került a zenész, Benkő Lászlónak pedig a

csuklója sérült meg a dulakodásban. A taxis másként emlékezett, szerinte Benkőék ütöttek először.

A taxisnak kétrendbeli súlyos testi sérítés büntetése miatt kellett felelnie a bíróságon, ahol egy év letöltendő szabadságvesztést kapott.

Mivel egy korábbi, szintén verekedéses ügyében egyszer már kapott felfüggesztett, azt most végrehajtja a bíróság.

Így a még nem jogerős ítélet szerint a taxisnak, több mint két évet kell a rács mögött töltenie.

**k.z.t.**

**Bruttó minimálbér**

2013. 01.01-2013.12.31.	98.000,-Ft
2014.01.01-2014.12.31.	101.500,-Ft
2015.01.01-2015.12.31.	105.000,-Ft
2016.01.01-2016.12.31.	111.000,-Ft
2017.01.01-jétől	127.500,-Ft

**Bruttó garantált bérminimum**

2013.01.01-2013.12.31.	114.000,-Ft
2014.01.01-2014.12.31.	118.000,-Ft
2015.01.01-2015.12.31.	122.000,-Ft
2016.01.01-2016.12.31.	129.000,-Ft
2017.01.01-jétől	161.000,-Ft

**Bruttó átlagbér**

2013.01.01-2013.12.31	230,714,-Ft
2014.01.01-2014.12.31	237,695,-Ft
2015.01.01-2015.12.31	247,924,-Ft
2016.01.01-2016.12.31	263,171,-Ft
2017.01.01-2017.08.31	290,600,-Ft

Játszodozunk kissé a számokkal. Ha a legutóbbi példát vesszük, tehát a 2013 és 2017 év között eltelt időszakot, azt látjuk, hogy az átlagbér közel 26 százalékkal nőtt. Számoljunk csak 25 százalékkal, ekkor a taxi kilométerdíjának 350 forintnak kellene lennie. Szerintem ez egy reális összeg, még akkor is, hogyha igen le-

egyszerűsítettük a számolást. A taxitarifában ugyanis az alapidj és a várakozási díj is befolyásolja a tényleges viteldíjat. Amennyiben tarifánk átlagosan 25%-kal magasabb lenne, talán már „nem fájna” annyira az áfa-körbe való bekerülés sem.

A béradatok forrása: KSH, NAV

**Nagy Zoltán**

Az öreg postás már 35 éve hordta ki a küldeményeket nap, mint nap, hóban és szélben éppúgy, mint a legnagyobb forráságban. Lassan elérte a nyugdíjkorhatárt, és azok az emberek, akik ismerték és szerették, mind megajándékozták valamivel utolsó munkanapján.

Az egyik háznál a teljes család várta, és egy kis ajándékcsomagot nyomtak a kezébe.

A másíknál kapott egy doboz finom szivart. A harmadíknál nagy doboz csalit kapott.

Az egyik háznál pedig a gyönyörű, szőke, fiatal háziasszony sokat sejtető hálóköntösben várta, megfogta a kezét, bevezette a hálószobába, és élete legszenvedélyesebb szeretkezésében részesítette. Miután kipihenték magukat, a lány kiment a konyhába, és nagyszerű reggelit készített. Miközben a postás evett, meglátta, hogy kávéscsészéje alatt egy százas lapul.

– Amit eddig kaptam, túl szép ahhoz, hogy szavakba lehessen önteni – mondta –, de szeretném megkérdezni, a százast miért kapom?

– Tegnap este mondtam a férjemnek, hogy ma lesz az utolsó munkanapod – válaszolt a lány –, és megkérdeztem, mit adjak neked.

Azt mondta: “b\*zd meg, adj neki egy százast!”

– De a reggeli már az én ötletem volt...

# Cégünk több mint 5 éves tapasztalattal üzemeltet taxikat

Amit nyújtunk:

**Rendszámbérlés**

- szervizelés
- okmányirodai ügyintézés
- könyvelés
- kedvező biztosítás

**Kedvező lízing**

- teljesen felszerelt taxi, BKK engedéllyel lízingelhető

**Taxi bérlés**

- teljesen felszerelt taxikat bérbe is adunk
- gépkocsiparkunk rendszeresen szervizelt, jól karbantartott taxikból áll

**Telefon: +3630/715-7909**

**E-mail: mandragorabusiness@gmail.com**





**Eladó Kenwood TK7180 típusú URH rádió!**

A tartozékok mellett, adok hozzá egy rövid antennát talppal, és egy kódkiíró.

Ára: **55 000 Ft**

Tel: **06/70/3839-001**

**Ingyenes bevizsgálás.  
Laptop javítás a Széna térnél.**

[www.computerplus.hu](http://www.computerplus.hu)

1027 Budapest,  
Bajvívó utca 7.  
06 70 38 39 621

## TAXIKAT

azonnal, kp. fizetéssel

## FELVÁSÁROLUNK

kilométertől és állapottól függetlenül.  
Akár helyszíni egyeztetéssel.

**A könyves Kálmán körüti kereskedés megszűnt!**

Új cím: Budapest, XX.  
Nagysándor József u. 174.

Tel: **06-30/849-9793**

## AUTÓSZÁLLÍTÁS

2,8 tonnáig Budapesten  
10.000 Ft-ért. Teljeskörű gépjármű kárügyintézés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

[www.gepjarmuszallitas.hu](http://www.gepjarmuszallitas.hu)

Tel.: 06-209-960-250

## Előfizethető a Taxisok Világa! előfizetési díjak 2014. január 1-től

A féléves (6 alkalomra szóló) előfizetési díj **3240 Ft**, az egyéves (12 alkalomra szóló) **6480 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is **INGYEN** közöljük.

**City fuvarozói szám**  
delegálással, **Cash Cube**  
**mini pénztárgép,**  
**Ecométer** taxióra **eladó.**  
**06/30/852-3309**

Ez az Ön  
hirdetésének helye

Ez az Ön  
hirdetésének helye

**Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe**  
**[taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)**

**Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.**  
**Látogassa megújult honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)**

# Pénztárgép-felülvizsgálat

– Még az idén! –

Az elmúlt években megszoktuk, hogy a taxi-órák adómemóriájáról éves kiolvasást kell készíteni, és azt az igen frappáns nevű PTGTAXÚZ nevű elektronikus nyomtatványon jelenteni az adóhatóságnak. Ezt a jelentést – a vonatkozó rendelet szerint – mindig a tárgyévét követő hó második hónapjának utolsó napjáig, egyszerűbben február 28-ig kell megtenni. Egyéb rendelkezés, ill. módosítás hiányában ez a kötelezettség valószínűleg 2017. évre vonatkozóan is fennáll, vagyis 2018. február végéig jelenteni kell.

Igen ám, de közben kaptunk még egy szerkezetet, jelesül a pénztárgépet, amire vonatkozólag szintén van valami kötelezettség. Ezt nem adómemória-kiolvasásnak, hanem éves felülvizsgálati kötelezettségnek nevezik. De nem ez az egyetlen, és nem is a legfontosabb különbség, hanem a határidő. Pénztárgépeinket (ha január elsején már megvolt) még az idén el kell vinni felülvizsgálatra! Célszerűen ahhoz a forgalmazóhoz, akitől vásároltuk.

Az éves felülvizsgálati kötelezettség nem a vállalkozáshoz, hanem a pénztárgéphez (mint készülékhez) kötődik, és célja annak ellenőrzése, hogy a pénztárgép a jogszabályi előírásoknak megfelelően működik-e. A felülvizsgálatot az üzembe helyezést követő egy éven belül kell elvégezni. A vonatkozó jogszabály a 48/2013. (XI. 15.) NGM rendelet (kiemelések tőlem):

**„48. § (1) A pénztárgépek éves felülvizsgálata kötelező.**

(1a) Az éves felülvizsgálat  
a) forgalmazói szoftver-felülvizsgálatból, valamint

b) szervizes helyszíni vizsgálatból áll.

(1b) Az (1a) bekezdés a) pontja szerinti felülvizsgálat a forgalmazó kötelezettsége, amelynek keretében elvégzi az általa forgalmazott pénztárgépek AEE szoftver jogszabályoknak való megfelelőségének vizsgálatát

és szükség szerinti módosítását a módosítást szükségessé tevő jogszabályban meghatározottak szerint, mely tényről az AEE gyártó által kiállított egyedi azonosító számmal rendelkező igazolást köteles beszerezni, mely igazolást a szervizes helyszíni vizsgálat során a szerviz az adóalany részére átadni köteles. **Ezt a tevékenységet kizárólag az adott típus szervizelésére jogosult műszerész végezheti.**

(2) Az (1a) bekezdés b) pontja szerinti **felülvizsgálatot a pénztárgép üzembe helyezését, illetve legutóbbi éves szervizelését követő 1 éven belül kell elvégeztenie az üzemeltetőnek.**

(3) Az éves felülvizsgálat során a szerviz  
a) ellenőrzi, hogy nem történt-e illegális beavatkozás a pénztárgépen,

b) ellenőrzi, hogy a pénztárgép működése, működési körülményei megfelelnek-e a jogszabályi előírásoknak,

c) szükség esetén kicseréli az AEE akkumulátorát.

(4) Az (1a) bekezdés b) pontja szerinti éves **felülvizsgálatot a szerviznek a pénztárgépnaplóban dokumentálnia kell.**”

## Nem kötelező a téli gumi, de erősen ajánlott

# TÉLRE FEL!

**Hazánkban nem kötelező a téli gumi, de a rendőrség akcióban ellenőrzi: felkészültek-e a járművezetők a télre. Egyetlen lehetőségük a szankcionálásra, ha a gumi profilmélysége nem éri el az 1,6 millimétert. De ezért bármikor megbüntethetnek. Ezért mondom: róka fogta csuka ez az egész.**

Abban a szakértők egyetértenek, hogy napi átlagos 7 Celsius fok alatt célszerű téli gumira váltani – már annak, aki ezt megteheti. Korábban már írtunk arról a jelenségről, miszerint egyre kevesebb gépjármű-tulajdonos engedheti meg magának, hogy az évszaknak megfelelő abroncsot használjon az autóján. Egyes becslések szerint 10-15 százalék lehet azok száma, akik télennyáron ugyanazon gumival vesznek részt a közlekedésben. Akik azonban megtehetik, azoknak nyújthat segítséget a német autókлуб télgumi-tesztje.

„Az ADAC, vagyis a német autókлуб minden évben elkészíti nagy télgumi-tesztjét. Nincs ez másképp idén sem, amikor is a két leggyakoribb méretkategóriában eresztették egymásnak, pontosabban télies útviszonyoknak az abroncsokat. A gumikat szárazon, vizes úton, hóban és jégen tesztelték, ezenkívül pedig zaj, fogyasztás és kopás fronton is értékelték őket.

A 195/65 R15 T méretű gumik közül a Continental WinterContact TS 860 szerepelt a legjobban, melyet az Esa+ Tecar Super Grip 9 és a Kleber Krisalp HP3 követ a sorban – konkrétan csak ez a három termék kapott „jó” minősítést. A toplista legvégén a Semperit Master-Grip 2, a Sava eskimo s3+ és a Kumho WinterCraft WP51 kullog, ezeket a gumikat értelemszerűen érdemes inkább elkerülni.

A leginkább a mostanság divatos kompakt SUV-okon használatos 215/65 R16 H kategóriát az egyedülként „jó” értékelést kapott Dunlop Winter Sport 5 nyerte, amit a BF-Goodrich g-Force Winter 2 és a Goodyear UltraGrip Performance Gen 1 követ a sorban. Az ADAC mindenkit lebeszélne a Nankang Snow Viva SV 2 megvásárlásáról, és a Firestone Destination Winter SUV, illetve a Hankook Winter i\*cept RS2 W452 is igen gyengén teljesített a tesztben.”

Akit további részletek is érdekelnek, azok a táblázatba foglalt értékeket a német autókclub honlapján megismerhetik. ([www.adac.de](http://www.adac.de))

Kontinensünkön igen eltérő a szabályozás a téli gumival, valamint a hólánccal kapcsolatosan. Keretes írásunkban a BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság (OKF) összeállítását adjuk közre, amely hivatalos, naprakész információkat tartalmaz.

Egy pillanatra maradjunk mégis idehaza. A rendőrség akciókat végez a téli vezetésre történő átállás ellenőrzésére. Mint a kommunikációjukból kiderül: ellenőrzik a téli gumik használatát. (Sic!) Hazánkban nem kötelező a téli gumi használata, ezt nem írja elő jogszabály, így ezt nézhetik, csak nem szankcionálhatják! Azt igen,

## Téligumi- és hólánc-előírások Európában

### Magyarország:

Hazánkban egyelőre nem vezették be a téli gumi kötelező használatát. Viszont a közútkezelő az időjárási és útviszonyok függvényében egyes útszakaszokon kihelyezhet „Hólánc használata kötelező” táblát. Ilyen útszakaszon csak olyan járművel szabad közlekedni, amelynek legalább a hajtott tengelyén lévő gumibroncsán hólánc van. Hazánkban a szöges abroncsok használata közúton tilos!

### Ausztria:

November 1. és április 15. között, személygépkocsinál és 3,5 tonna megengedett össztömegnél nem nehezebb teherautóknál, télies útviszonyok esetén Ausztriában kötelező vagy minden keréken legalább 4 mm profilmélységű tél gumi, vagy csak a meghajtott tengelyen a hólánc használata. Hóláncot azonban csak abban az esetben szabad használni, ha az üttest összefüggő hó- vagy jégréteg borítja és a hólánc nem károsítja az útburkolatot.

A rendelet megszegőit 35 €-től 5000 €-ig terjedő büntetésre számíthatnak, ráadásul bizonyos esetekben a biztosítók sem térítik meg a nyári gumival felszerelt autókban keletkezett kárt. 3,5 tonna össztömeg feletti járművek esetén legalább a hajtott tengelyen kötelező a radiál abroncsok esetén 5 mm, diagonál abroncsok esetén 6 mm profilmélységű téli gumik használata. Továbbá a sofőr köteles hóláncot tartani a járműben.

### Csehország:

November 1. és április 30. között a 3,5 tonna össztömegnél nagyobb járművek esetén, leg-

alább a hajtott tengelyen, legalább 6 mm profilmélységű téli gumi használata kötelező Csehországban azokon az útszakaszokon, ahol ezt táblák jelzik. A hólánc használatát szintén táblák jelzik.

### Franciaország:

Franciaországban általánosan nem kötelező a téli gumik használata, viszont a hólánc kötelező tartozék, amelynek használata a táblákkal jelzett szakaszokon kötelező.

### Horvátország:

Jeges útviszonyok vagy 5 centiméternél nagyobb hó esetén Horvátországban kötelező hóláncot tartani az autóban. Téli útviszonyok között kötelező legalább a hajtott tengelyen a téli vagy négy évszakos gumibroncsok használata. Lika és Gorki Kotar körzetében kötelező a hólánc használata.

### Luxemburg:

A téli gumi nem kötelező, de ajánlott. Érdekes, hogy tilos a vegyes felszerelés (pl. elől téli, hátul nyári) alkalmazása.

### Németország:

Kötelező előírás nincs, viszont aki havas-jeges úton nyári gumival közlekedik, az 40 €, aki a forgalmat akadályozza (pl. elakad a nyári gumival), 80 € büntetésre számíthat. A hólánc használatát táblák szabályozzák. Téli guminak minősülnek az M+S és hópihejelzéssel ellátott gumik, a minimális profilmélység 1,6 mm. Teherautók és autóbuszok esetében elegendő csak a meghajtott tengelyre téli gumikat felszerelni.

### Olaszország:

Időjárástól függ, a sípályákra vezető utakon kötelező lehet a téli gumik és a hólánc használata. Aosta-völgyben október 15. és április 15. között kötelező a téli gumi használata.

### Svájc:

Svájcban nem kötelező a téli gumi, viszont elvárás az útviszonyoknak megfelelő felszerelés. Ha valaki nyári gumival balesetet okoz vagy elakad, a magas bírságon és kártérítésen túl a mentési költségek megfizetésére is számíthat. A hólánc használatát táblák szabályozzák.

### Szerbia:

November 1. és április 1. között, ha az időjárási viszonyok indokolják, Szerbiában kötelező a téli gumi vagy a hólánc használata.

### Szlovákia:

Személygépkocsik esetében nincs dátumhoz kötve, viszont ha az utat összefüggő hó- vagy jégréteg borítja, akkor Szlovákiában kötelező mind a négy keréken legalább 4 mm profilmélységű téli gumi használata. Ennek hiányában a büntetési tétel 60 €. Teherautók és autóbuszok az időjárási és útviszonyoktól függetlenül november 15. és március 31. között legalább a hajtott tengelyen kötelesek téli gumit használni. **Fontos!** Az autópályákon mérik az előírt (70 méter) követési távolság betartását!

hogyan az 1,6 milliméteres profilmélység adott-e, de az a hóban úgysem fog meg egy váratlan helyzetben! Hogy téli ablakmosót használunk vagy nyárit, az megint mellékes rendőri szempontból, mint ahogyan a fagyálló foka, az izzók állapota stb. Szóval inkább felvilágosításra szorítokozik ez az országosan meghirdetett akció, semmint valószínű eredményt produkálóra.

Azon azonban érdemes mindenkinek elgondolkodni, hogy lecseréli-e a téli gumira az abroncsait, tölt-e megfelelően hidegálló ablakmosót, illetve az sem hátrány, ha a nem megfelelő fagyálló nem akadályozza az indulást. És akkor nem szoltunk a jégoldóról, a zárolajzóról, s ami még talán ettől is fontosabb lehet: plusz takaróról a csomagtartóban, esetleg homokról, kislapátról. Hosszabb induláskor meleg teáról a termoszban, tartalék szendvicsről és a téli tankról. Nem csupán hóvihár nehezítheti, hosszabbíthatja meg az utunkat, de egy-egy baleset vagy nem várt elterelés is okozhat menetidő-növekedést. Mindezekre érdemes odafigyelni, rendőrségi akció nélkül is.

k.z.t.

## Szlovénia:

November 15. és március 15. között Szlovéniában kötelező a téli gumi használata, ebből azonban elég kettő is. 5 centiméternél nagyobb hó esetén kötelező a hólánc is, ezt már a határon is ellenőrizhetik.

## Románia:

Romániában 2011-től november 1. és március 31. között kötelező a téli gumik használata. Aki bizonyíthatóan a téli gumik hiánya miatt okoz balesetet vagy forgalmi akadályt, az a kártérítésen és a mentési költségeken túl 400–2000 lej büntetésre számíthat, továbbá a biztosító is elutasíthatja a kárigényét.

## Finnszág, Lettország, Litvánia, Észtország:

December 1. és március 1. között kötelező minden járművön a téli gumi.

## Svédország, Norvégia:

Belföldieknek kötelező a téli gumi és a hólánc, bár szinte mindenki szöges abroncsot használ télen.

## Belgium, Dánia, Hollandia, Lengyelország, Nagy-Britannia, Oroszország:

Nem kötelező, de ajánlott a téli gumi és a hólánc.

forrás: BM OKF

– Minden ember életében van két jó év. Ezeket a sárkőven tüntetik fel.

\* \* \*

– A halottak nem élnek nemi életet, mégis szaporodnak.

# Személyi jövedelemadó

## Várható változások

Az egyik legfontosabb, hogy megszűnik a munkáltatói adómegállapítás, tehát a munkáltatók nem készíthetik el alkalmazottaik adóbevallását. Eddig sem volt kötelező, de ezután már nem is engedélyezett. Ez a szabály már a 2017-es bevallásokra is vonatkozik, és lényegesen leegyszerűsíti a munkáltatók adózással összefüggő feladatait, miközben a magánszemélyek sem járnak rosszul, mivel a jövőben csak két lehetőség között kell választaniuk:

- önadózással (az 53-as bevallás benyújtásával), vagy
- az adóhatóság által készített bevallási tervezet jóváhagyásával, módosításával teljesítik bevallási kötelezettségüket.

Az adóhatóság – az **egyéni vállalkozók kivételével** – minden magánszemély számára készít a nyilvántartásaiban szereplő adatokból bevallási tervezetet az adóévben megszerzett valamennyi, a vonatkozó törvények hatálya alá tartozó jövedelméről és annak adójáról.

Továbbra is benne lesz a törvényben az a rendelkezés, amely tételesen felsorolja, hogy kinek kötelező önadózóként az 53-as szja-bevallást beadnia.

# Olvasói vélemény

A „Ráfázunk, ha áfázunk?” című cikkünk olvastán ragadott billentyűzetet egy magát csak „kezdő taxis”-ként nevező olvasónk. Álláspontja szerint a tarifameveléssel sok utast vesztenénk. Ezzel nem értek egyet, amiről e lap más oldalain részletesen is kifejttem a véleményemet.

Kollégáink szerint ugyanakkor a döntéshozóknak érdemes lenne megfontolnuk a taxizást, mint tevékenységet áfa-mentessé tenni. Na, ezzel a gondolattal már tudok azonosulni, már csak azért is, mert a taxiszolgáltatás áfáját a felhasználó sem írhatja le költségként, hiszen azt a törvény tételesen tiltja. Másrészt megmaradna a tisztességes verseny a taxis vállalkozók között, ha senkinek sem kellene áfát fizetni. Gondoljunk bele: egy áfafizető taxis ugyanannyi munkával, ugyanazzal a tarifával húsz százalékkal kevesebb bevételt tud realizálni, mert azt be kell fizetnie áfa címen. Szóval egyetérthetünk a taxitevékenység tárgyi áfa-mentessége ügyében, csak nem reménykedünk benne...

A csúcsideőben jelentkező taxihányat kollégáink úgy oldaná meg, hogy a taxitársaság ne kényszerítéssel, hanem kedvezmények adásával bírják rá szerződött taxisaikat, hogy ezekben a frekvenciált idő-

szakokban az utcán legyenek (tagdíjkezdés stb.). Megfontolásra érdemes javaslat!

A hiénák elleni eredménytelen fellépést az akarat hiányának tartja. Véleménye szerint egy hónap alatt megoldható lenne a probléma, ha a taxitársaságok összefognának. Ez a feltevés azért némi idealizmust, hogy azt ne mondjam, naivitást feltételez. Egyrészt a kolléga, mint kezdő taxis nem tudhatja, hogy a taxitársaságok utoljára évtizedekkel ezelőtt, a taxisblokádn idején fogtak össze, akkor sem teljesen. Más célok, más érdekek mozgatják a különböző csapatokat. Továbbá a hiénák elleni fellépés nem lehet taxitársasági ügy, sőt nem lehet taxis ügy sem, mert azt önbíráskodásnak nevezik. Ha valaki igazán rendet akarna tenni ezen a fronton, az csak a hatóság lehet, hiszen itt szabálysértésekről, mi több néhány esetben büncselekményekről van szó. A hatóságot meg elég nehéz rávenni valamire, ami ekkora macerával jár...

Köszönjük a taxis társunk hozzászólásait és építő javaslatait. Reménykeltő, hogy még van, aki ilyen lelkesedéssel viseli a szívén e nehéz, de szép szakma gondjait...

-oli-

## TAXIFÓLIÁZÁS

06 70/387 01 22

Budapest (Zugló) Szőnyi út 30-34  
www.taxifoliazo.com.



- Tíz éves tapasztalat.
- Csúcsmínőségű német öntött fóliát használunk.
- A fólia anyagára 5 év garanciát vállalunk!
- Megvásárolható nálunk a BKK által előírt összes kiegészítő matrica(pepitasáv, engedély szám,tarfiatáblázat)!



# Toronyházi gondolatok

Drávucz István szerkesztésében

## ARRÓL, AKI NEM CSAK ÍRT A NŐKRŐL

Émile Zola, a regényíró vásárolt magának egy csónakot. Nagy keletje volt akkoriban a csónakázásnak, az evezésnek. Szép időben kimentek a párizsi urak feleségükkel (vagy szeretőjükkel) a városon túlra, a Szajna partjára, kabát ledobva, ingujj felgyűrve, oszt máris hoppsz, besegítették párjukat a csónakba. Ha az evezésben megfáradtak és/vagy megéheztek, kiszálltak, irány az első zöldvendéglő. Ez aztán a szabad élet!

Zola bemutatja friss szerzeményét, a karcú, csinos egypárevezőst cimboráinak. Öten-hatan lehettek, jól szituált úriemberek, vidámak, dévajok. – Gyönyörű a csónakod, Émile. Tartsuk meg máris a keresztelődjét! – De mi legyen a neve? – töpreng Zola. A cimborák egyike, a jóképű, hosszú bajszú, szép szál izmos férfi kuncogva ajánlja: – Legyen a neve: *Nana!* – De miért *Nana*? – kérdezi Zola naivan. – Hát azért, mert mindenki beleülhet! – Erre kirobbant az általános röhögés, hát persze, Émile híres kurtizánja, ez nagyon jó!... Mindenki beleülhet, no még!...

A „keresztapa”, *Guy de Maupassant* maga is bősz evezős, a szép, kecses és fehér csónakját *Bel Ami* (Szépfüü)nek „keresztelte”. Tavasztól késő őszig, ha csak tehetett, vízre szállt. Az evezés kemény munkája mutatósan izmossá tette matróztrikójú felső testét, arcát barnára színezte a folyóparti nap sugar, haja, formás bajusza szőkessé vált, szeme kékecszürkén csillogott. Íme az Egészség szobra! – mondták a Szajna-part szerelmesei. Pedig, ha tudták volna...

## Guy gyűjti a tapasztalatokat, majd...

Guy de Maupassant 1850-ben született Észak-Normandiában. Az életrajzi adatai úgyszólván érdektelenek. Apja soha sem tördött vele, a fiú inkább kissé zsarnokias és anyagiassá anyjához vonzódott. A feltétlenül szükséges iskoláit elvégezve rövid időre hivatalnok lett, majd újságok közlik verseit, novelláit. Ha hinni lehet ifjúkori verseinek (és miért ne hinnénk), a női nemmel igen korán, úgyszólván érettebb kamaszként már behatóbban megismerkedett. Idők múltán ez irányú tapasztalatait szorgosan gyarapította.

Nem vált nőcsábásszá, nem lett magamutogató, erőszakosan rámenős fickó. Ugyanis ilyesmire nem volt szüksége. „Tapadtak rá a nők” – ahogy ma mondanánk. Az irodalomtörténészek máig számolgatják, ugyan hány szeretője lehetett. Mondják, cirka három-

száz, a legkülönbözőbb társadalmi osztályokból: grófnők, gazdag, kikapós bankárfeleségek, életunt fiatal özvegyek, öreg férjük mellett rövidke kalandot kereső, heves vérű fiatalasszonyok, és természetesen jó vagy rossz házból való örömlányok egyformán keresték és élvezték társaságát.

Saját bevallása szerint soha nem volt egyikőjükbe sem szerelmes. Ahhoz neki nem volt türelme. Inkább az érdekelte, milyen is a hölgy, akinek éppen most a társaságát élvezte. Milyen a ruhája, a haja, a mozdulata, miről fecseg, vagy miért hallgat, ha férjezett, akkor milyen a férj? Ha özvegy, milyen volt a megboldogult, és így tovább. Tágítva ismereteit máig érvényes hiteles képet alkotott magának mindkét nemről, vagyis az emberi kapcsolatokról.

Az a szerencsénk, hogy tapasztalatait le is írta. Mindazon írók közül, akiket egyáltalán ismerek, ő a legkedvesebb novelláiróm. Aki kedveli Boccaccio *Decameront*ját, annak bátran ajánlhatom Maupassant regényeit, novelláit, ugyanúgy fogja élvezni nyugodt hangú, élőbeszéd folyású stílusát, és olvasás közben úgy érzi majd, mintha az író személyesen csak neki mesélne el egy történetet, melynek a végén rendszerint ott a meglepő fordulat...

Gyerekkoromban szomszédasszonyok csereberélték egymással az *Egy asszony életét a Szépfüüvel*, és akkor én még nem értettem, mi ez a könyvcseré. Később megértettem. Az író az egyik szomszédasszonyt felvilágosította arról, hogy bizony más asszonyoknak is lehetett szerencsétlen életük, a másik szomszéd asszonyt pedig arról, ugyan milyen is egy csábos bajszú nőhódító. Nélkülözhetetlen ismeretek voltak ezek anno józsefvárosi hölgyek számára...

Azt viszont nehezen értem, hogy ez a ma már szinte elfelejtett író miért éppen a hölgyek között vált igen népszerűvé. Hiszen éppen róluk ír, sokszor bizony nem kimondottan hízogó módon! Lehet, hogy tévedek, de férfi kezében még nem láttam Maupassant-kötetet. Hát férfikedv-csinálóként íme néhány novella rövid váza.

## Csináljuk a kedvet...

A temetőben egy férfi áll nemrég elhunyt kedvese sírjánál. Felfigyel: tőle néhány lépéssel gyászruhás hölgy hajol egy síremlékre. A két gyászoló megismerkedik, és együtt indul a kijárat felé. Betérnek egy kisvendéglőbe, majd a férfi lakására mennek... A kap-

csolat nem tart soká, a hölgy eltűnik. Hónapok múlva a férfi temetői sétája közben bukkan rá a szép gyászolóra. Nem volt egyedül. Jól öltözött ötvenes, fess úriember ölelte át vigasztalva. Hősünk pedig elgondolkodhatott azon, hogy vajon aznap a gyászruhás hölgy éppen kinek az özvegye volt... (*Sírmel-leki nők*)

A kisváros leglátogatottabb intézménye a bordélyház. Férfiak munka után hazamenve, kimosakodva, átöltözve siettek ide, a köztisztelőnek örvendő madám szárnyai alá. Ám egy nap az intézmény nyitására várók azt zart vára találták, kapura szögezve ezt a feliratot olvashatták: „Első áldozás miatt zárva”. Vajon misére mentek az örömlányok testületileg? (*A Tellier-ház*)

A nagyon öreg és rosszindulatú anyós együtt lakik mamlás fiával és erőszakosan kapzsi menyével, akik alig várják az öregasszony halálát. Amikor úgy látják, hogy az bekövetkezett, minden tárgyat, bútort magukhoz cipeltek. A földszinti ebédlőben a jól végzett munka után éppen falatoztak, amikor azt hallják, hogy a korhadt falépcsőn jön lefelé valaki. A föltámadt öregasszony volt, aki szó nélkül leült közéjük, falatozik, megtörlő a száját, majd így szól hozzájuk: Most pedig azonnal vigyék vissza a bútoraimat! (*Családi gyász*)

Maupassant írt hat regényt és több mint háromszáz elbeszélést, köztük a méltán leghíresebbet, a *Gömböc-t*. Egyik ismerőséről mintázta (szinte minden hősenek volt eredeti megfelelője) az útitársai által mélyen megvetett, de értük magát feláldozó duci örömlány történetét. Egyébként éppen az örömlányok, a társadalom e megvetett teremtményei kapták tőle a legtöbb együtt érző sorokat, éppen e sokszor cinikusnak tűnő írótól.

Maupassant a harmincas éveinek végére érve már egyre fáradtabb. Furcsa tüneteket észlel magán, látomásai vannak, víziói, néha öntudatlan. Az orvosok hosszas tanácsalanság után megállapítják: igen előrehaladott stádiumú, valószínűleg ifjúkorában „szerezett” szifilisz van, melyre már nincs gyógy mód. Kórházba kerül, majd elmeegógyintézetbe. Ott éri a vég 1893 júliusában, negyvenkét éves korában.

Sok híresség kísérte utolsó útjára, barátai és író társai, köztük Émile Zola és ifjabb Alexandre Dumas. „Óh, egek, hogyan történhetett, hogy ezt a szép és erőteljes férfit ily borzalmas vég érte!” – kiáltott fel a montparnasse-i sírnál a gyászbeszédet tartó Zola.

A „Szépfüü”-t, Maupassant imádott, féltve őrzött fehér csónakját anyja még fia betegsége alatt eladta – pénzre tette.

## Üzemanyagárak, 2017 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	348	366	201
Február	370	382	203
Március	370	379	214
Április	373	380	218
Május	354	355	217
Június	360	358	218
Július	356	354	215
Augusztus	339	339	214
Szeptember	343	343	212
Október	347	345	214
November	353	363	216

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyag-óról számlát beszerezni.

A közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályokat, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzem-

anyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály mértékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

### Korrekciós szorzók:

#### Városi forgalom

Lakott területen belüli forgalom esetében a lakott területet jelző táblák közötti területre alkalmazható.

Értéke:

- Budapesten 35%
  - megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%
  - egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban – mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%  
– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

### Téli üzemeltetés

(December 1-je és március 1-je közötti időszak.)

Értéke: 3%

### Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

Légkondicionáló berendezéssel felszerelt gépkocsi május 1-je és szeptember 1-je közötti üzemeltetési időszakában alkalmazható.

A téli, ill. a légkondicionáló szorzó a városi szorzóval összehasonlítható.

**Az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható.**

A benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm <sup>3</sup> -ig	7,6 liter/100 kilométer
1001–1500 cm <sup>3</sup> -ig	8,6 liter/100 kilométer
1501–2000 cm <sup>3</sup> -ig	9,5 liter/100 kilométer
2001–3000 cm <sup>3</sup> -ig	11,4 liter/100 kilométer
3001 cm <sup>3</sup> felett	13,3 liter/100 kilométer

A gázolajüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm <sup>3</sup> -ig	5,7 liter/100 kilométer
1501–2000 cm <sup>3</sup> -ig	6,7 liter/100 kilométer
2001–3000 cm <sup>3</sup> -ig	7,6 liter/100 kilométer
3001 cm <sup>3</sup> felett	9,5 liter/100 kilométer

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapszabály-érték – továbbá

- cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,
- földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm<sup>3</sup>/liter) értékű módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

[www.nav.gov.hu](http://www.nav.gov.hu)

## A BTI kínálata

### Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel.: 229-3736

Mobil: 30/989-4279 – Nagy Zoltán, E-mail: [bti@taxicentrum.hu](mailto:bti@taxicentrum.hu)

Nyitva tartás: hétfő–csütörtök 10.00–16.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár (Ft)
Taxisok Világa Magazin	480.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.300.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.800.-tól
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés, fellebbezés stb.)	2.800.-tól
Könyvelés, adatrögzítés	3.800.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	160.-
Taxis brifkók, pénztárcák	5.200.-tól
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Laminálás A/4-ig	400.-tól

Az árak 2017. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

– Minden gomba ehető, de némelyik csak egyszer.

\*\*\*

– Hasfelmetsző Jack : „A szépség belülről fakad.”

\*\*\*

Vasárnap ne lopj, ne verj

meg senki, mert hat nap mindenre elegendő.

## A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2015.07.22 – 2016.03.22	1,35%
2016.03.23 – 2016.04.26	1,20%
2016.04.27 – 2016.05.24	1,05%
2016.05.25-től	0,90%

[www.mnb.hu](http://www.mnb.hu)

Az adó- és járulékbevallások saját kezdeményezésből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

## Fontos határidők

### DECEMBER 12.

- Havi járulékbevallás és -befizetés
- Kata-befizetés (főállású, másodos, nyugdíjas)

# Fizetendő legkisebb járulékok 2017. **NOVEMBER** hónapra

## MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-járulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér <b>127 500 Ft</b>	A minimálbér másfélszeresének (191 250 Ft) <b>8,5%-a</b> <b>16 257 Ft</b>	A minimálbér (127 500 Ft) <b>10%-a</b> <b>12 750 Ft</b>	A minimálbér 1,125-szörösének (143 438 Ft) <b>22%-a</b> <b>31 556 Ft</b>
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkénti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható

A járulékok közül **nem kell megfizetnie a 22%-os szociális hozzájárulási adót** a következőknek:


- az egyéni vállalkozó ha 2011. december 31-én I., II., vagy III. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjra volt jogosult és rokkantsági ellátásban vagy rehabilitációs ellátásban részesül
- az egyéni vállalkozó, illetve a tag rokkantsági ellátásban részesül és egészségi állapota a rehabilitációs hatóság komplex minősítése alapján 50 százalékos vagy kisebb mértékű.

Fenti kedvezmény 2012. július 1-jétől illeti meg az egyéni vállalkozókat, továbbá a bt., kkt., kft. személyesen közreműködő tagjait. A kedvezmény a minimálbér kétszeres összegéig vehető igénybe, kizárólag a vállalkozó vagy tag saját járulékaiból (alkalmazottakra tehát nem vonatkozik). A 2012. július 1. előtti időszakra ez az adókedvezmény nem érvényesíthető. 2012. július 1. utáni időszakra önrévizióval módosíthatóak a hibásan beküldött bevallások.

(2011. évi CLVI. Törvény egyes adótörvények és az azal összefüggő egyéb törvények módosításáról 462/A. §.)

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért)

## NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: 	<b>7110 Ft/hó</b> Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	<b>Járulékalap 10%-a</b> alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.*
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

\* A nyugdíjbavonulás évében még a kedvezőbb, 20%-os mértékkel lehet számolni

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként (kivéve KATA-sok!), a tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

## KATÁS VÁLLALKOZÓ

	Főoglalkozású	Munkaviszony vagy nyugdíj melletti	KATA PLUSZ*
Tételes összegek	<b>50 000 Ft/hó</b>	<b>25 000 Ft/hó</b>	<b>75 000 Ft/hó</b>
Adónem kód	288	288	288
Költségvetési számla elnevezése	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla
Költségvetési számla száma	10032000-01076349	10032000-01076349	10032000-01076349

\*Nem kötelező, választható adózási forma.

A kata befizetési határideje főállású, másodos és nyugdíj melletti vállalkozók esetén egyaránt a tárgyhónapot követő hó 12-e.

<p><b>Főpolgármesteri Hivatal</b>  <b>Adó Főosztály</b>  <b>Ügyfélszolgálati Iroda</b></p> <p>Budapest, V. ker.                  Bárczy István u. 1-3.</p> <p>Tel.: 411-7000                  (központi szám)</p>	<p><b>Szolgáltatások:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá.</li> <li>• Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.</li> <li>• Folyószámla-kivonatok igénylése.</li> <li>• Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.</li> <li>• Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (Adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznapi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni!</li> <li>• Iparüzési adó fizetési számlaszám: <b>11784009-15490012-03540000</b></li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő:</b></p> <p>Hétfő: 08.00 – 18.00                  Kedd: 08.00 – 16.30                  Szerda: 08.00 – 18.00                  Csütörtök: 08.00 – 16.30                  Péntek: 08.00 – 14.00</p> <p><b>A „nullás” igazolás iránti kérelem január elsejétől illetékmentes!</b></p>
---	---	---

<p><b>Központi Okmányiroda</b></p> <p>1133 Budapest,                  Visegrádi u. 110-112.  <b>Tel.: 452-3622</b>  <b>Kékszám: 1818</b>                  Hétfőtől is nyitva!</p>	<p><b>Intézhető ügyek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erkölcsei bizonyítvány azonnali kiadással</li> <li>• Járműigazgatás</li> <li>• Személyazonosító igazolvány</li> <li>• Útlevél</li> <li>• Ügyfélkapu</li> <li>• Vezetői engedély</li> <li>• Taxirendszer</li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő:</b></p> <p>Hétfő: 08.00–20.00                  Kedd: 08.00–20.00                  Szerda: 08.00–20.00                  Csütörtök: 08.00–20.00                  Péntek: 08.00–20.00                  Szombat: 08.00–14.00                  Vasárnap: 08.00–14.00</p>
---	--	---

<p><b>Budapest Közút Zrt.</b>  <i>Taxidroszt iroda</i>                  Budapest VIII.,                  Asztalos Sándor u. 16.  <b>06-70-456-9397</b>  <b>A BKK központi számai:</b>  <b>Tel.: 06-1-235-3000</b>  <b>06-1-3-255-255</b></p> <p>Az előzetes igazolások átvételével kapcsolatban hétfőtől-péntekig 9.00-13.00 között</p>	<p><b>Drosztengedélyhez szükséges okmányok:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gépjármű forgalmi engedélye</li> <li>• a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólappal”-ja</li> <li>• a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély</li> <li>• Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel</li> <li>• igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett.</li> <li>• a fővárosi taxirendeletnek megfelelő külső és belső megjelenés, az előírt tartozékok megléte (POS terminál, szabadjelző), műszaki megfelelés</li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő</b></p> <p><b>H-CS: 08.00–16.00,</b>  <b>P: 08.00–13.30</b></p> <p>A taxi előzetes megfelelési vizsgálatra és taxiállomás-használati megállapodás megkötésének ügyintézésére a <b>taxivizsga.budapestkozut.hu</b> címen foglalható időpont. Időpont foglalásra az érvényes taxiállomás-használati megállapodással rendelkező ügyfelek jogosultak a lejárat előtt maximum 30 nappal.</p>
---	---	--

<p><b>BTI TAXICENTRUM</b></p> <p>1119 Budapest, Vahot u. 6.</p> <p>Tel.: 06-1-229-3736                  Mobil: 06-30-989-4279                  Nagy Zoltán</p>	<p><b>Szolgáltatások:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Személyi jövedelemadó bevallás</li> <li>• Könyvelés, elektronikus bevallások</li> <li>• Iparüzési adó</li> <li>• Teljes körű vállalkozói ügyvitel</li> <li>• Taxis kellékek árusítása</li> <li>• Tarifatablák, engedélyszámok készítése</li> <li>• Mágnes-matricázás, laminálás</li> </ul>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőtől csütörtökig  <b>10.00–16.00</b>                  Pénteken <b>10.00–14.00</b></p>
--	---	---

<p><b>Fővárosi taxiengedély ügyek</b>  <b>Nemzeti Közlekedési Hatóság</b></p> <p>1033 Budapest, Mozaik u. 5.                  Tel.: 430-2738</p>	<p>• Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása</p> <p>• Kocsicsere</p> <p>• Visszarendszer</p> <p>• Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézés</p>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőn és szerdán  <b>08.00–15.00</b>                  Kedden és csütörtökön  <b>08.00–12.00</b>                  Pénteken <b>08.00–11.00</b></p>
--	--	---

<p><b>Pest megyei taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</b></p> <p>1141 Budapest Komócsy u. 17-19. Tel: (06-1) 460-2239 (06-1) 460-2249</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása</li> <li>• Kocsicsere</li> <li>• Visszarendszerűzés</li> <li>• Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése</li> </ul>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőtől csütörtökig <b>07.30-15.30</b> Pénteken <b>07.30-12.30</b></p>
<p><b>Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara</b></p> <p>1016 Budapest Krisztina krt. 99. Tel.: (06-1) 488-2000</p>	<p><b>Kamarai hozzájárulás befizetése:</b></p> <p>Számlaszám: 10102086-02614500-02003005 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: BKIK központi ügyfélszolgálat: 1016 Budapest, I. kerület, Krisztina krt. 99. Telefon: (06-1) 488-2000</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 13.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 13.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p><b>Pest megyei és Érd Megyei Jogú Városi Kereskedelmi és Iparkamara</b></p> <p>1056 Budapest Váci u. 40. IV. emelet Tel.: (06-1) 317-7666</p>	<p><b>Kamarai hozzájárulás befizetése:</b></p> <p>Számlaszám: 10102086-11571302-12000007 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: 1056 Budapest, V. kerület, Váci u. 40. IV. emelet Telefon: (06-1) 317-7666</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 15.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 15.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p><b>Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság</b></p> <p>(06-1) 301-7571</p>	<p><b>Taxiállomásokkal kapcsolatos bejelentések</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• drosztfoglalók</li> <li>• civil autók</li> <li>• egyéb problémák</li> </ul>	<p><b>Hétfőtől péntekig</b> 06.00-20.00</p>
<p><b>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</b></p> <p>Központi ügyfélszolgálatok és fővárosi kirendeltségek</p>	<p><b>Központi ügyfélszolgálatok:</b></p> <p>1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 1144 Budapest, Gvadányi út 69. 06-1-467-7100 1097 Budapest, Vaskapu u. 33-35. 06-1-299-4000</p> <p><b>Fővárosi kirendeltségek:</b></p> <p>1016 Budapest, Krisztina krt. 99. 06-1-390-4290 1033 Budapest, Kórház utca 6-12. 06-1-368-2527 1051 Budapest, Nádor u. 19. 06-1-302-7913 1073 Budapest, Kertész u. 35. 06-1-431-9933 1156 Budapest, Száraznád u. 4-6. 06-1-417-0961 1173 Budapest, Pesti út 27. 06-1-256-2304 1181 Budapest, Úllői út 453. 06-1-290-9730 1221 Budapest, Kossuth L. u. 25-29. 06-1-229-3870</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 8.15–18.00 Kedd: 8.15–11.30 Szerda: 8.15–18.00 Csütörtök: 8.15–11.30 Péntek: 8.15–11.30</p>
<p><b>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</b></p> <p>Pest megyei központi ügyfélszolgálat és kirendeltségek</p>	<p><b>Központi ügyfélszolgálat:</b></p> <p>1132 Budapest, Kresz Géza u. 13-15. 06-1-450-4000</p> <p><b>Pest megyei kirendeltségek:</b></p> <p>2030 Érd, Budai u. 24. 06-23-362-916 2100 Gödöllő, Kossuth L. u. 74. 06-28-420-801 2300 Ráckeve, Kossuth L. u. 96. 06-24-485-416 2310 Szigetszentmiklós, Gyári út 9. 06-24-442-051 2370 Dabas, Szent István út 79. 06-29-360-050 2600 Vác, dr. Csányi L. krt. 52. 06-27-316-935 2700 Cegléd, Dugonics u. 4. 06-53-500-193 2760 Nagykáta, Szabadság tér 16. 06-29-444-541</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 8.15–17.30 Kedd: 8.15–12.00 Szerda: 8.15–16.00 Csütörtök: 8.15–16.00 Péntek: Szünnap</p>



## Fontosabb NAV számlaszámok

Adónem kód	Adónem rövid megnevezése	Számlaszám
103	NAV Személyi jövedelemadó	10032000-06056353
124	NAV Egészségbiztosítási Alap (a nyugdíj melletti vállalkozók fix havi összege)	10032000-06056229
125	NAV Nyugdíjbiztosítási Alap	10032000-06056236
138	NAV késedelmi pótlék	10032000-01076985
188	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	10032000-06057749
258	NAV Szociális hozzájárulási adó	10032000-06055912
288	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója (kata)	10032000-01076349

A rendszeres fizetendőkre érdemes állandó bank átutalást beállítani, így mindig határidőben beérkeznek az adók és járulékok. A közlemény rovatban ne felejtjük feltüntetni a vállalkozói adószámot!

Elérhető távolságban a XXI. század kihívása

## Akkumulátortöltés PERCEK ALATT

**Ki ne szeretné másodpercek alatt feltölteni a mobil kütyűjeit, vagy egy-két percen belül autója akkumulátorát, netán elektromos gépjárművét. Amerikai mérnökök szerint ez már látható időn belül maga lesz a hétköznapi valóság.**

A mai technológia számára az akkumulátorok fejlesztése az egyik legnagyobb kihívás. A gyártók igyekeznek minél erősebb és gyorsabban feltölthető akkumulátort készíteni, és bár számos biztató fejlesztés készült az elmúlt években, a megoldást egyelőre még senki sem találta meg, eddig. Az amerikai Drexel Egyetem kutatói most bíznak benne, hogy nekik sikerült.

Olyan akkumulátor-technológiát fejlesztettek, amivel pillanatok alatt fel lehetne tölteni a mobiltelefont, laptopot, elektromos autót és minden olyan eszközt, ami ma akkumulátorral rendelkezik.

A kutatók ehhez egy korábban nem alkalmazott megoldást kísérleteztek ki. A Drexel szakemberei az MXene nevű nanoanyagból fejlesztettek elektródákat, amivel megoldható lenne a mai, kémiai akkumulátorok extrém gyors töltése. Az anyag ugyanis rendkívül jó vezető, ugyanakkor lehetővé teszi az ionok szabad áramlását is. Ennek köszönhetően egy mai okostelefont másodpercek, egy elektromos autót pedig percek alatt lehet majd feltölteni.

Mindez azért is nagyon fontos előrelépés, mert az elektromos autókkal szemben még mindig megvan az a fajta ellenérzés, hogy túl kicsi a hatótávolsága és túl sokáig tart feltölteni – még a gyorstöltővel is. Így azonban nem sokkal fog tovább tartani az egész, mint egy sima tankolás.

A Drexel kutatói szerint még évekbe telhet, mire a fejlesztésből késztermék lesz, ugyanakkor az, hogy mindez a jelenleg is használatos akkumulátorokkal együtt használható, kifejezetten praktikussá teszi, így ugyanis nem egy teljesen új típusú akkumulátort kell legyártani, csupán egy alkotórészét kell kicserélni. Persze amíg ez bárhol elérhetővé válik – mondjuk Magyarországon is – addig igen sok víz folyik még le a jó öreg Dunán.

Cash

Erről írt a Taxisok Világa 2007 novemberében

## 10 éve történt

### Tízmilliót zsákmányoltak

A BRFK munkatársai nem tudták azonosítani az a két, fekete csuklyát viselő elkövetőt, akik 2007. november 5-én pisztollyal és viperával megtámadták a bankból gyalogosan a City Taxi központjába igyekvő vezetőket, majd elvéve tőlük táskájukat, egy fekete autóval a helyszínről elmenekültek. A támadás során nyolc napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedtek a társaság vezetői.

A tettesek a mai napig nem kerültek elő.

Erről írt a Taxisok Világa 1997 novemberében

## 20 éve történt

### Taxitársasági változások

Úgy látszik, az ősz a taxitársaságoknál a nagyobb átalakulások kora. 1997-ben több taxitársaságnál is alapvető változások történtek:

- 6x6 Volán Taxi: a létszám 750 főre növekedett, fontolóra vették saját tulajdonú autók beállítását, alkalmazottak felvételét.
- City Taxi: a várólistán szereplő taxisok száma meghaladta a 300 főt. A City Taxinál igen ritkán van felvétel, akkor ebből a 300-as listából választanak 10-15 főt. A tanfolyam és az igen szigorú vizsga után általában 6-8 fő felel meg a feltételeknek.
- Buda és Tele5 Taxi: A Buda Kft. üzemeltetésében működő két taxitársaság új telephelyre költözött. A váltással egyidőben tagfelvételt is hirdettek, amelynek oka az erősen megnövekedett fuvarszám.
- Rádiótaxi. Szintén új telephelyre költözött a Rádiótaxi is. A tervek szerint az épületben a központról kívül taxis pihenő, rádiószerviz, autó- és gumiszerviz is üzemel majd.
- Taxi 2000: Arculatváltás történt a csapatnál, de ami ennél is megdöbbentőbb, a tarifákat – piacvédelmi és piacszerzési indokkal – 20%-kal csökkentették.

Egy matróz hajótörést szenved, és 10 éve egy lakatlan szigeten él.

Egyik reggel meglát egy hajót a sziget mellett.

Gyorsan meggyújtja a jelzőtüzet, amit szerencsére a hajón észre is vesznek.

Lehorgonyoznak, és egy csónak elindul a partra.

Amikor kiköt, a hajótörött örömmel szalad eléjük.

A csónakban ülő első tiszt átnyújt neki egy újságot, a következő üzenettel:

– A kapitány úr azt javasolja, hogy olvassa el, mik történnek manapság a világban.

Aztán döntse el, hogy megmentsük-e?



## Emlékeztető

### A 2017. november 6-i, a Főváros által kért hatósági taxitarifa felülvizsgálatáról

**Idője:** 2017.11.06 14:00

**Helye:** BKIK Széchenyi Terem

**Jelenlévők:** a mellékelt jelenléti ív alapján.

**Csoltó Gábor**, az Ipari Tagozat elnöke köszöntötte a meghívottakat és megnyitotta az egyeztető tárgyalást.

Bevezetőjében elmondta, hogy a Fővárosi Önkormányzattal 2017. október 26-án lezajlott egyeztetésen, melyet dr. Szenczey Balázs főpolgármester-helyettes vezetett, a taxis szervezetek közötti véleményütközések miatt nem született megállapodás.

Így a főpolgármester-helyettes úr a BKIK Ipari Tagozatát kérte fel, hogy a taxis piac szereplőivel egyeztessen a hatósági taxitarifa-változás kérdésében, és két héten belül terjesszen be egy konszenzuson alapuló javaslatot a szakma részéről.

Megnyitójában Csoltó úr elmondta, hogy az elmúlt években jelentősen átalakult a gazdasági környezet a kedvező hatások következtében, melyet a jelentős bérnövekedés, valamint a szolgáltatások iránti kereslet növekedése idézett elő. Másrészt viszont ugyanezt a keresletnövekedést nem követte a szolgáltatói szféra megfelelő arányú növekedése, sőt kifejezetten érezhető a munkaerőhiány ezen a területen is, ugyanúgy, mint a gazdaság termelői szférájában. Például az építőipari ágazatokban 100%-kal is emelkedtek az ajánlati árak.

A taxis piac jelenlévő fuvarszervezőinek statisztikái alapján kiderült, hogy havonta kb. 100 000–150.000 fuvarfeladatot nem tudnak teljesíteni, ráadásul a vállalkozóktól sem várható el, hogy napi 12–16 órai munkával tudják megteremteni a megélhetéshez szükséges bevételt.

Az elmúlt négy évben nem változott a hatósági tarifa, miközben a minimálbér és vonzatai több mint 30%-kal, de a szerviz rezsióradíjak, és az egyéb járulékos költségek is növekedtek. Sőt, új költségelemek is beléptek pl.: az online pénztárgép, és annak járulékos költségei. A szakma sokat tett, és sokat elviselt azért, hogy a jelenlegi érvényes rendeletek által kialakult, mára egységes megjelenésű, kiszámítható szolgáltatói piac létrejöhön. Elen-

gedhetetlen tehát a tarifaemelés, egyrészt a költségek növekedése miatt. Másrészt, hogy a szolgáltatás végzése anyagilag is vonzóvá váljon mind a vállalkozások, mind a munkavállalók részére. Elmondta továbbá, hogy a mostani egyeztetést megelőzően a fuvarszervező irodák megszavaztatták tagjaikat a tarifaemeléssel kapcsolatban, így – egy átfogó kb. 3500-4000-es minta alapján –, az emelés szükségessége megkérdőjelezhetetlen.

Csoltó úr ezek után felkérte Dudás Zoltán urat, a BKIK VI. Közlekedési

gépkocsivezető-hiány van, és egyre inkább növekednek a bérek. Így ez a taxisok köre is elszívó hatást gyakorol, mely a szolgáltatás színvonalát csökkenti.

A tarifaemelés egyik koncepciója lehet az, hogy a tarifa-elemeket, azaz az alapdíjat, a km-díjat és a várakozási időt egyaránt egy bizonyos százalékkal megemeljük.

A másik koncepció, hogy megváltoztassuk a tarifaszervezetet oly módon, hogy az alaplíjon jelentősebb emelést hajtunk vég-

re, amely ösztönözné a taxist a rövidebb fuvarok elvitelére, akár úgy is, hogy a magasabb km díj magában foglalja 1-1,5 km megtételét is. Ez ellen szól, hogy a vállalkozások 20-30%-ának a taxiórája műszakilag nem tudja ezt a funkciót kezelni.

A harmadik koncepció lehet a tarifaszervezet olyan módon történő megváltoztatása, hogy a jelenlegi tarifaelemekhez csak annyiban nyúlunk, hogy alaplíjat emelünk, de újabb tarifaelemeket emelünk be, pl.: kiállási díj, éj-

szakai, illetve ünnepnapos tarifa. Alaposan át kell gondolni, hogy olyan javaslatot tegyünk le a Fővárosi Közgyűlés, mind pedig az utazóközönség számára elfogadható. Számítanunk kell rá, hogy a tarifaemelés hatására lehet fuvarvesztés, de ha az emelés mértéke elfogadható, akkor 1-2-3 hónap múlva helyre áll a világ rendje. Fennáll a veszélye annak, hogy az ellenőrzések, valamint a szankciók fokozott alkalmazása nélkül, az UBER jelenség fokozódik, már nem UBER-ként, hanem az illegális taxizás irányába tolva az árérzékeny megrendelőket.

**Azt le kell szögezni, hogy a jelenlegi önköltség eléréséhez, mint az, az első táblázaton látszik: alaplíj: 452 Ft, km-díj: 296 Ft, várakozási díj: 74 Ft-os tarifára van szükség, tehát az emelésnél ez számít kiinduló pontnak.**

Ha 7%-os emelést számoltunk, ahol a táblázat költségoldalához nem nyúltunk, a bevételi oldalt pedig úgy változtattuk, hogy az **alaplíjat 484 Ft-ra** a km-díjat **317 Ft-ra**, a **várakozási díjat pedig 79 Ft-ra** mód-



A képen balról jobbra Csoltó Gábor, Dudás Zoltán, Metál Zoltán

Osztály elnökét, hogy ismertesse a szakmai elképzeléseket, és összefüggéseket, melyek alátámasztják a tarifaemelés szükségességét és mértékét.

**Dudás Zoltán** köszöntötte a jelenlévőket. Elmondta, hogy a szavazásra azért volt szükség, hogy átfogó képet kapjunk a taxis vállalkozók, vállalkozások véleményét illetően. Egy Excel tábla segítségével mutatta be a vállalkozás költségeinek változását, az új költségelemek megjelenését, és a tarifa kiszámítására gyakorolt hatásukat.

A táblázat anyaga egyszemélyes vállalkozást vesz figyelembe, mert a taxisok 80-85%-a így dolgozik.

Amennyiben egy 4.000.000 Ft-os autóárral számolunk, mely a rendelet által támasztott előírásokat tartva szem előtt, teljesen reális és ha ehhez 350 Ft-os üzemanyagárat veszünk, akkor az 53%-os kihasználtságot (hasznos km) figyelembe véve, továbbá havi 186 db fuvarral számolva, amely átlagosnak mondható, kiderül, hogy a jelenlegi taxitarifa épphogy az önköltséget fedezi, úgy, hogy a vállalkozó a minimálbért keresi. Köztudott, hogy országosan, de Budapesten különösen, már-már akut

sítottuk. Így az éves árbevétel 11 hónappal számolva – hisz figyelembe vettük azt, hogy szabadság, gépjárműjavítás, egyéb saját programok miatt kiesett idő kb. 1 hónap – **8 763 000 Ft**-ra módosul, mely jelen pillanatban meghaladja az áfa-határt, de Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter úr nyilatkozata arra enged következtetni, hogy ez 2019. jan.1-től számunkra pozitívan, akár 12.000.000 Ft-ra változhat.

A második táblázaton, 10%-os emelés esetén az **alapidj: 497 Ft**-ra változott, a **km-díj 325 Ft**-ra módosult, a **várakozási díj pedig 81 Ft**-ra.

A harmadik táblázaton csak az alapidjat változtattuk 50%-kal, így az **720 Ft** lenne (ez tartalmazhatna 1km megtételéhez szükséges útdíjat), a **km-díj 280 Ft**, a várakozási díj: **70 Ft**. Így a nyereség nélküli éves árbevétel: **8 136 600 Ft**, a **nyereség évi 500.000 Ft** (186 x 270 Ft = 50.220 Ft/hó).

**Összegezve: 7%-os emelésnél 1.000.000 Ft-tal, 10%-os emelésnél 1.500.000 Ft-tal, és a csak 50%-os alapidj-emelés esetén évi 500.000 Ft-tal nőne az éves árbevétel.**

**Metál Zoltán**, az OTSZ elnöke kifejtette, hogy alapesetben szimpatikus megoldásnak tartja a „néma km” beiktatását, azonban a vállalkozók által használt viteldíj-jelzők 80%-a tudná csak biztosítani ezt, így a többinek le kellene cserélni a készüléket.

**Horacsek Róbert** magánvállalkozó elmondta, hogy a tarifaemelés mellett a költségek csökkentéséről is kellene beszélni. Nagyon magasnak tartja a fuvarszervezői díjakat, továbbá szót arról, hogy az UBER megszűntetése a taxisok érdeme is. Ő úgy tudja, hogy az „UBER” újra mozgolódik, ő maga is kapott e-mailt, úgyhogy ezzel is kellene foglalkozni.

**Majercsik Tamás** egyéni vállalkozó hozzászólásában kifejtette, hogy szeretné, ha átalakításra kerülne a tarifaszervezet, és magasabb alapidjak bevezetését szorgalmazta, hogy a rövid fuvarok is rentábilissá váljanak a taxisok részére. Ugyanakkor elmondta, hogy a km-díjakon csak kisebb arányú díjemelést támogat, mert a hosszabb távú fuvar úgy is gazdaságosabb. Javasolta továbbá, hogy a percdíjat magasabb határsebességhez kellene kötni.

**Oravec Nándor**, a Budapest Taxi ügyvezetője kifejtette, hogy nem csak a tarifáról kellene beszélni, hanem a rendelet egészéről, mert igencsak idejét múlt annak némely része, és igencsak ráncfelvarrásra, vagy cserére szorulna. Elmondta, hogy náluk a szavazás eredményeként a taxisok



**A megjelentek támogatták a tarifaemelési javaslatot**

89,3%-a szavazott a tarifaemelés mellett. Szerinte beszélni kellene arról az igazságtalanságról is, hogy a Liszt Ferenc repülőtér miért nem használhatja minden taxis egyenlő eséllyel, mikor minden taxis egyforma összegű drosztdíjat fizet. Javasolja, hogy a taxikra kerülhessenek fel reklámok, ezzel is hozzájárulnának a taxisok bevétel-növekedéséhez. Szeretné, ha az összes rendeletet érintő kérdést, problémát a Kamara összegyűjtené, és azt az önkormányzat felé közvetítené. Vállalkozása részéről 900 Ft-os alapidjat, 300 Ft km-díjat, és 75 Ft várakozási díjat tartalmazó tarifát javasol. A kiegészítő tarifaelemekről, és az éjszakai, illetve ünnepnapos tarifáról azt mondta, hogy nyilván nem célja a döntéshozónak, egy többtarifás rendszer kialakítása, amivel ő is egyetért. Szerinte úgy legyen megállapítva a tarifa, hogy az fedezze a hiányzó tarifaelemeket. Fontosnak tartja az ellenőrzések számának növelését, és a szabálysértések szankcionálását, sőt a szankciók rendeletbe emelését, és azok szigorítását.

**Tamás Miklós**, a City Taxi elnöke szinte minden előtte szólóval egyetértett, de véleménye szerint most csak a tarifával kell foglalkozni, mert ez a legfontosabb, és erre talán most van fogadókészség a Főváros részéről. A Citynél 626-an szavaztak, és ebből csak 9 volt azok száma, akik nem támogatták a tarifaemelést. Elég indoknak kell lennie, hogy 4 éve nem változott a tarifa, holott a gazdasági környezet igencsak megváltozott. Ezt a szakmát vonzóvá kell tenni, hisz az elvándorlás jelei itt is mutatkoznak. Keresletnövekedés észlelhető és munkaerőhiány van, ezért ha nem tesszük jövedelmezőbbé a szakmát, úgy a szolgáltatás színvonala fog csökkenni, amit nem szeretnénk. 6-700 Ft-os alapidjat, 320-330 Ft-os km-díjat és 80 Ft körüli várakozási díjat javasol.

**Csoltó Gábor** elmondta, hogy egyetért azzal, hogy a szakma szabályozási rendszerét újra kell gondolni, a taxi legyen munkaeszköz, az áfát lehessen visszaigényelni, természetesen az üzemanyagból is, és ha ezt sikerülne megoldani, azaz új alapokra helyeznénk az egész vállalkozást, akkor egy sor dolog megoldódna. Felkérte Dudás Zoltán urat a válaszára.

**Dudás Zoltán:** A fuvarszervezőhöz tartozás egy opció, nem kötelező, keresleti-kínálati piac van, és jelenleg ennyi a fuvarszervezői díj. A határsebesség drasztikus emelése elijesztené az utasokat.

Oravec Nándorral egyetért, de az egyeztető megbeszélésen kiderült, hogy csak a tarifára van fogadókészség, azzal együtt a problémákat gyűjtjük össze.

**Forgó Betti** egyéni vállalkozó: Hol hangzott el az, hogy a Főváros csak a tarifával hajlandó jelenleg foglalkozni? Mi a biztosíték, hogy ha a tarifát felemeljük, akkor nem fognak nőni a biztosítási díjak és a fuvarszervezői díjak. Az említett költségekre se a Fővárosnak, se ennek a grémiumnak nincs ráhatása, mi csak a tarifaemelés tudjuk kezdeményezni, mondta **Metál Zoltán**.

**Dudás Zoltán:** A fővárosban az egyeztetésen dr. Szeneczey Balázs alpolgármester úrtól elhangzott, hogy jelenleg csak a tarifára tegyen le a Kamara konszenzusos javaslatot.

**Bösz Péter** kétlépcsős tarifaemelést javasol. Most a jelenlegi tarifaelemeket, majd egy fél év múlva a „néma kilométer” bevezetésére tegyen javaslatot a Kamara. A kiállási díj bevezetését szükségesnek tartotta

**Dudás Zoltán** a főváros nem fogad be olyan tarifaemelést, ami szabadon választható, mert abban a pillanatban elkezdődne a fuvarszervező irodák között a „verseny”, hogy ki miért, és ki miért nem számol fel kiállási díjat.

**Szalai László**, az Ecometer Kft. tulajdonosa elmondta, hogy a taxióragyártók által forgalmazott órák 80%-a tudja a néma kilométert kezelni.

#### **SZAVAZÁS:**

10% alatti emelés: 1 fő

10%-os emelés: 13 fő

10-15% közötti emelés: 8 fő

50% alapidj + 10% km.díj: 20 fő

**Pásztor Gábor**, Taxi 4 tulajdonos: Elmondja, hogy igazi megoldás az, ha a taxi termelőeszköz lesz, és magáncélra nem használható. Így termelőeszközként magasabb lehet a kihasználtsága, azaz a hatékonyság.

**Csoltó Gábor bezárta az egyeztetést.**

Budapest, 2017. november 8.

A történet 2017.02.21-én kezdődik, amikor a kora délutáni órákban, nyugodt tempóban, kb. 35-40 km/h sebességgel a Budapest. X. ker. Gyömrői úton közlekedtem a Sibrik Miklós út felől a Vaspálya utca irányába, a jobb szélső – külső – forgalmi sávban. Láttam, hogy a Richter Gedeon Gyógyszergyár előtti jelzőlámpánál a tilos jelzésen állnak az autók, így nyugodtan haladtam el mellettük. Váratlanul, a belső forgalmi sávban addig álló szlovák államjelzésű Renault Laguna kombi személygépkocsi megunt a várakozást. Mivel a külső forgalmi sávban nem látott járművet, így irányjelzés nélkül hirtelen kormányozdulattal kivágott elem jobbra. Majd szinte abban a pillanatban nyomott egy „satu féket” is, szép

formátumú nyilatkozatot, amelyet saját kézzel megírtam, szintén aláírva, felelősségének teljes elismerésével vittem magammal.

A szlovák fél rendelkezett érvényes kötelező felelősségbiztosítással, és nemzetközi zöldkártyával igazolta is azt. Összegezve: szlovák károkozó, magyarul ért és beszél a magyar nyelvet, elismerte a felelősségét 2 kárbejelentő lapon, egy elismerő nyilatkozaton, amelyet önként tett és írt alá, kötelező felelősségbiztosítása rendben van, befizetve, visszaigazolvva, nagymúltú nemzetközi Biztosítónál. Mi baj lehet?

Hogy mi baj lehet?? Elmondom:

A gépjárművem sajnos mozgásképtelen állapotú lett, a szakértői vélemények szerint nagyjából 1,2 milliós kár keletkezett a 4 hóna-

kérésem ellenére), de a korábban kifogásolt javítások végre talán összeálltak és elfogadhatóak lettek. A fényezésen újra igazítottak polírral, majd végre haza. Otthon vettem észre a legkivívóbbat, amely addig fel sem tűnt... Az első rendszám-tábla, amely erősen megrongálódott a baleset következtében, fogóval és kalapáccsal lett „kiegyengetve”, ahelyett hogy új rendszámot igényeltek volna. Lehet, hogy költséget akartak vele fogni, de másnap ismét mondtam, ne sajnálják rá az ellenfél pénzét és biztosítóját, cseréljék ki.

Már kedvem sem volt elmenni a kereskedésbe, így csak 4 héttel később egy rendszám-cserére ugrottam be, és végleg igyekszem elfelejteni a javítási anomáliákat.

Kezdené az ember megnyugodni, amikor 2,5 hónap elteltével már érdeklődöm az ügyben, hogyan is áll a kárrendezés? Közlik, hogy még mindig nem döntött az ALLIANZ, hogy kinek van igaza. Eltelt újabb 3 hónap, amikor már erősen érdeklődöm, mire közli az ALLIANZ Hungária képviselője, hogy elutasították a kárigényemet a kötelező rendőri intézkedés hiánya miatt.

Mi történt? EU-tagállam, érvényes KGFB-vel, magyarul ért és beszél a nyelvet, elismeri 3 aláírásával is, hogy ő a felelős egyértelműen, még ha nem is ismerne el...

Megkerestem azonnal az ALLIANZ ügyféltájékoztatóját, amelynek két oldala azokat az iratokat sorolja fel, amelyeket a kárrendezéshez be kell csatolni. 5 éve dolgozom független biztosítási alkuszként is, nem ért váratlanul a jogszabályi megkeresés. Ezen felsorolásokban egy szóval sem említi, hogy kötelező lenne a rendőri értesítés. Ellenben azt leírja, hogy ha és amennyiben van rendőrségi vagy bírósági jogerős végzés vagy határozat, őket az sem kötelezi semmire. Természetesen polgári peres eljárásban majd perelhetem őket, ha nagyon nem tudunk megegyezni. Ez is a biztosító malára hajtja a vizet, hiszen sokan nem vállalják az akár évekig tartó bíróságra járást és tortúrát.

Megírtam a válaszeveletet a biztosítónak majd vártam. Alig telt el két nap, újabb levélben közölték, most az elutasítás új oka: a szlovák fél nem ismerte el, illetve visszavonta a felelősségét a szlovák irodában. Ezért nem ő a felelős a balesetért, és megosztást alkalmaztak már jogerősen: az ő és az én ütközésemben, mivel én jöttem hátulról, csak én vagyok a felelős 100%-ban. A parkoló autó és közte a felelőséget megosztották 50-50%-ban...

Mi történik? Gondoltam, csak álmodom. Na, ennyit a szlovák fél tisztességéről, és felelősségvállalásáról... Gondoltam egyet, összeszedtem minden iratot, másolatot, kárbejelentő lapokat, helyszíni fényképeket, aláírt elismerő nyilatkozatokat, és a szabálysértési elévülés (6 hónap) határideje előtt 6 nappal feljelentést tettem a szlovák fél ellen a BRFK kerületi rendőrkapitányságán, ahol a cselekmény történt.

Le a kalappal a hatóság előtt, 6-7 napon belül megkaptam az I. fokú szabálysértési határozatot, amelyben csak és kizárólagosan a szlovák fél felelősségét, és az én vétlenségemet mondták ki, ugyanakkor nem volt már büntethető a szlovák károkozó, mert a cselekmény elévült. Az nem baj, nem kell őt már megbüntetni, a lényeg megvan, amely a rendőrségi határozat.

## Amikor a „hóhért akasztják”

# Egy helyszínelő balesetének margójára...

szakszavakkal élve, mivel észlelte, hogy a külső forgalmi sávban, ahol elshant volna, éppen utasát teszi ki egy másik személygépkocsi, és vészvillogóit működtetve áll az úttest jobb szélén. Sajnos másra nem volt lehetőségem, mint intenzív, és azonnali fékezésre, továbbá kitémasztásra, majd jött a csattanás. Nekiütöttem a szlovák autónak, amelyet sajnos az ütközés ereje előré dobott. Nekiütözt az álló személygépkocsinak, amelyből az utas éppen, hogy kiszállt. Még ez volt a szerencse, így elkerültük a személyi sérülést.

Az ütközésből felocsúdvá kiszálltam, megvártam ameddig a többiek is kiszállnak. Meggyőződtem arról, hogy személyi sérülés nem történt, majd – jó baleseti helyszínelőhöz méltóan – a csomagtartóból elővettem a forgalomterelő bójákat, és a buszforgalmat a külső forgalmi sávból egy mozdulattal sikerült a belső sávra terelnem, a buszvezetők nagy örömeire.

Fényképekkel rögzítettem mindent, amely a baleset bekövetkezésének értékelési szempontjából fontos lehet, majd megkérdeztem a szlovák felet, elismeri-e a felelősségét?

Ő vitatta abból a szempontból, hogy a külső forgalmi sávban vészvillogókkal álló, utasát kitévő gépjármű a megállni tilos jelzőtábla hatálya alatt állt, így őt okolta a balesetért.

Sokat beszélgettünk, megemlítettem, ha vitatja felelősségét, semmi gond, hívom a rendőrt, és intézkedést kérek.

No, ebben a pillanatban már nem vitatta felelősségét. Magyarul kitűnően beszélő, a határtól pár tíz km-re lakó 30-35 év körüli férfiről van szó, aki érti is a magyar nyelvet. Kitöltöttük a két kárbejelentő lapot, majd mindegyiken a balesetért való teljes felelősség-elismerő nyilatkozatot ráírtam vele. Mindezek mellett, kitöltöttem vele a helyszínen a szerződött partnereinknek is a helyszínen adandó + A4-es

pos autóban. Nem voltam boldog. És innen elindul egy olyan kálvária, amellyel nap mint nap szembesülünk, de sokan nem hiszik el. Illetve ameddig ezeket át nem élték, kérdezik, minek nekem helyszínelő?

A gépjárművem a rendelkezésemre álló gyári assistance szolgáltató Csepelre, egy márkaszervizbe vitte, ahol közölték, hogy tegyük le az udvaron és papírozzunk. Azt az első pillanatban elmondták, hogy ha az ALLIANZ-ra várunk – amely a szlovák károkozó biztosítója volt – hetekig, hónapokig ott fog állni, mert a kifizetési jogalap vizsgálatában a vétlenségemet meg kell várnuk, addig rá sem néznek az autóra.

Mondom, akkor rendben van, indítsuk el a teljes körű cascomra, amelyet az UNIQA képviselt. Na, ennek megvolt a hatása, kitöltöttem a papírokat, és az az egy mentése van a „márkaserviznek”, hogy kaptam egy Ford Focus a javítás teljes idejére. De ne szaladjunk előre...

A gépkocsim flottakezelő által kezelt jármű, így szinte majdnem a kárfelvétel időpontjában kiszámlázták nekem a casco önrészemet, tehát befizettem majdnem százezret. Tudtam, hogy véten vagyok, de rossz érzésem volt, sejtettem, hogy gond lesz ebből.

Eltelt 2 hét, majd szóltak, hogy készen van az autó, átvehetem. Mentem is ki nagy örömmel. Egészen addig örültem, ameddig ki nem álltak a napra az autóval. Szabad szemmel jól láthatóan fényezésbeli színeltérések voltak a járművön. Amikor szóvá tettem, mondták tényleg, mintha egy kicsit... No, nem vettem át, ottmaradt további fényezésre.

Újabb egy hét eltelt, majd ismét jelezték, hogy készen vagyunk... Elmentem, már kevésbé örültem, és kezdtem kicsit kukacos lenni... A színe már jó lett, így átvettem és hazajöttem vele. Itthon kicsit körbe néztem, és a javított sárvédőkön a fogók nyomait lehetett látni, a belső ív fényezése, vagy annak hiánya nem kevés bosszúsággal töltött el. Másnap ismét vizsgálta a márkaszervizbe, jegyzőkönyv, és ismét kaptam egy hétre egy csereautót.

Pár nap múlva már jelzik, hogy mehetek érte... megérkezem, és átnézem az autót, melynek új fényezése karcossá vált (nagy valószínűséggel a kereskedés melletti üzemenyagkút gépi mosóját használták, minden tiltásom és

– Az angol ülve gondolkodik, a francia állva, az amerikai járkálva, a magyar utána.

\* \* \*

– Mindenki jó valamire. Ha másra nem, hát elrettentő példának.

# DIGITAXI SMART



- EU-TÍPUSENGEDÉLY
- 2 VÁLLALKOZÓ, 2 x 12 SOFŐR
- VÁLLALKOZÓNKÉNT MAX. 8 TARIFA
- PÓTDÍJ ( VÁLLALKOZÓNKÉNT MAX. 8 )
- CAN-BUS CSATLAKOZÁS
- SZABADJELZŐ ZÁRLAT VÉDELEM
- RFID - ÉRINTÉS MENTES AZONOSÍTÁS
- BLUETOOTH
- GRAFIKUS OLED KIJELZŐ
- GYORS HŐNYOMTATÓ
- SZABVÁNYOS HŐPAPÍR
- AUTOMATA TARIFA VÁLTÁS
- ALAPBAN FOGLALT KM. KEZELÉS
- AUTOMATIKUS PAPIRBEFÜZÉS
- HITELESÍTÉS LEJÁRAT FIGYELMEZTETÉS
- RFID KÁRTYA VAGY BILÉTA (OPCIONÁLIS)
- PÓTKIJELZŐ, VEVŐ KIJELZŐ (OPCIONÁLIS)
- MÉRETEK: 170 x 50 x 33 + PAPIRTARTÓ



## ÚJ DIGITAXI A RÉGI EÖRDÖGH-NÉL



DIGITAXI.HU

TUDJ MEG TÖBBET TAXIÓRA ÉS ON-LINE PÉNZTÁRGÉP AJÁNLATAINKRÓL  
A [WWW.DIGITAXI.HU](http://WWW.DIGITAXI.HU) WEBOLDALON, A 0620/959-0098-AS TELEFONSZÁMON  
VAGY SZERVÍZÜNKBEN: 1196 BP. VAS GEREBN U. 113.

Újabb levél az ALLIANZ-nak, minden anyag beküldése, helyszínelési saját anyag, rendőrségi határozat, amely időközben jogerőre is emelkedett, majd dörögdelmes pár mondat, azzal befejezve, hogy ember ennél többet már nem tehet meg a saját igazának bizonyítása érdekében. Újabb 3 hónap elteltével értesítettek, hogy a biztosító magyar képviselote lefordította szlovák nyelvre – a teljes káranyagot –, és mindent kiküldtek a szlovák irodába, és láss csodát, átbillent a mérleg nyelve, és az ALLIANZ visszautalta a casco önrészemet az UNIQA-nak, majd ök nekem. 9 hónap kálváriája egy egyszerű megítélés – koccanásos – baleset ügyében.

Az eset számomra is nagyon sok tanulságot adott. Végiggondolva, mi van akkor, ha nem va-

gyok szakképzett baleseti helyszínelő? Ha nem a közlekedés az életem, ha nem vagyok elég akkurátus, és nem megyek az ügyem után, és nem hajtom a biztosítót? Simán „rám verték” volna a felelősséget, és casco önrészem ugrik, nem beszélve arról, hogy a KGFB biztosítóm is az elért bónuszomat kettővel visszaszadobta volna, és a következő évben a „károkozói pótlékkal” jelentős összeget követelt volna.

Miért kell a helyszínelő? Hát ezért, amit leírtam. Nekem és sokaknak, nincs otthon milliós félretett pénzünk, amely fedezte volna a helyreállítás költségeit, hogy a márkaszerviz egyáltalán hozzá nyúljon az autóhoz...

Ha nincsenek fényképek, azonnal aláírt többszöri elismerések, és aláírt kellő dokumen-

táció, nem lett volna esélyem a kártérítésre. Egy olyan utat jártam be, amivel nap mint nap találkozunk az utakon, Ügyfeleink körében, igyekszünk minden segítséget megadni a korrekt kárrendezéshez. A lényeg, azért van kivonuló baleseti helyszínelő szolgáltatásunk, mert a HELYSZÍNEN kell látni a káreseményt és annak következményeit, ott kell mindent megfelelően rögzíteni, hogy a lehető legkevesebb problémával szembesüljünk, és mindenre legyen válaszunk a Biztosító felé.

**A szolgáltatásról bővebben itt: [www.traffic-control.hu](http://www.traffic-control.hu) vagy érdeklődni nálam, mobilon: +36/30/392-3293 vagy itt [ugyvezeto@traffic-control.hu](mailto:ugyvezeto@traffic-control.hu) címen.**

**Illés János**

## Tisztelt Kollégák!

Mai irányvonal: **gyorsan, finomat! Sajttal, sonkával töltött karaj, göngyölve, rántva.** Nem tart sokáig.

A karajszeleteket kiklopfolom, hogy szép nagyok legyenek. Lehártázom őket, hogy ne pöndörödjének sütéskor. Sózom, kissé borsozom, majd rájuk helyezek egy-egy vékony szelet sonkát és egy-egy szelet, vagy csík sajtot. Ezután óvatosan felgöngyölöm a húsokat, széleit behajtom, majd hústüvel, vagy fogvájóval összetűzőm őket.

Jöhet egy klasszikus panírozás, esetleg szezámmag is kerülhet bele, majd közepes hőfokon kisütjük a karajszeleteket.

Hogy gazdagabb legyen a tál, gombát is rántottam mellé és rósejbnivel kínáltam, meg persze házi savanyúsággal.

Gyors vacsora lehet, hozzá fakanalas jó étvágyat kívánok:

**Soós István City 22**



Göngyölve



Tálalva



Meglepetések helyett!

# EGYSZERŰSÍTETT BELÉPÉSI FELTÉTELEK A FŐTAXINÁL!



- most minden újonnan belépő taxisofőr kolléga **első két havi tagdíjának a felét jóváírjuk**
- az új belépők a kauciót **részletekben is befizethetik**
  - a következő két hónapban belépő kollégáknak **elengedjük a repülőtéri regisztrációs díjat**
- a 3 évesnél fiatalabb, hibrid gépjárművel rendelkező új belépők esetén **a Franchise díj mértéke 50%**
  - másodállásos és nyugdíjas kollégáknak 100 db címig **50%-os Franchise díj**
- a Főtaxisok számára továbbra is érvényben van a „**Hozz magaddal egy kollégát**” akció

További információkért kérjük, forduljon az ügyfélszolgálathoz személyesen, telefonon, vagy az alábbi e-mail címen keresztül: [ugyfelszolgalat@fotaxi.hu](mailto:ugyfelszolgalat@fotaxi.hu)



A Reptér hivatalos szállítóparnere



A Mahart PassNave partnere



Növekvő ügyfélszám



Elsőként minősített taxitársaság



Budapest legismertebb taxitársasága



Taxirendelő applikáció



Minőségi gépkocsi flotta



Saját pozíció megjelenítése a térkép szoftveren



Prepaid, postpaid kártya



Címkiadás a valós, aktuális forgalmi viszonyok alapján

## Tudod vagy tippelsz?

### KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



**1. Közlekedhet-e kerékpárral a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben?**

a) Igen, az úttest jobb széléhez húzódvá.

b) Legfeljebb akkor, ha a jelzőtábla alatt olyan kiegészítő tábla van, ahol a haladási irányt jelző nyilak között a kerékpárt mutató ábra van.

b) Nem.

**2. Vezethet-e kerékpárt, ha szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van?**

a) Legfeljebb három- vagy négykerekű kerékpárt.

b) Legfeljebb akkor, ha az alkoholos ital fogyasztása után is képes biztonságosan vezetni a kerékpárt.

c) Nem.

**3. Szállíthatja-e a kerékpáros gyermekét a hátára csatolt gyermekhordozóban?**



a) Igen, ha a gyermeket az erre szolgáló heveder becsatolásával a hordozóban biztonságosan rögzítette.

b) Legfeljebb akkor, ha a gyermek még nem töltötte be a harmadik életévét.

c) Nem.



**4. Mit jelez a tábla?**

a) Az útszűkületbe csak ebből az irányból szabad behajtani.

b) Az útszűkületben a járműnek elsőbbsége van a szembejövő járművel szemben.

c) Az útszűkületben a korábbi forgalmi rendtől eltérően egyirányú forgalom van.

**5. Mi a teendője, ha a forgalomirányító fényjelző készülék piros fénye a továbbhaladás tilalmát jelzi, de a rendőr kinyújtott karja a továbbhaladást engedélyezi?**

a) Az útkereszteződésbe való behajtás előtt megáll és vár, amíg a rendőr jelzése összhangba kerül az adott fényjelzéssel.

b) Továbbhalad, mert ilyen esetben a rendőr jelzése az irányadó.

c) Megáll, mert az ellentétes jelzések esetében mindig a szigorúbbat kell figyelembe vennie.

**6. Vane konkrét KRESZ szabály az állatok személygépkocsi-ban való szállítására?**



a) Igen, az erre vonatkozó paragrafusban részletesen meghatározzák az elhelyezés és szállítás pontos helyét és módját.

b) Csak általános jelleggel, mert ilyen esetben a rakományra vonatkozó előírásokat kell fő szabálynak tekinteni.

c) Legfeljebb az, hogy állatot a jármű oldalához vagy végéhez kötve szállítani nem szabad.

**7. Vontathat-e olyan taxit, amelynek a kormány szerkezete romlott el?**

a) Csak emelve szabad vontatni.

b) Csak a húzó- és nyomóerők felvételére egyaránt alkalmas merev vontatórúddal szabad vontatni.

c) Nem.

**8. A táblakombinációval jelölt útkereszteződés előtt kötelese-e irányjelzést adni a jobbra kanyarodó autó vezetője?**



a) Igen.

b) Nem.



**9. A táblakombinációval megjelölt útszakaszon haladhat-e taxijával 40 km/h-t meghaladó sebességgel?**

a) Igen, esőmentes időben, és száraz útviszonyok esetén.

b) Legfeljebb autópályán vagy autópályán.

c) Nem.



**10. A képen látható forgalmi helyzetben köteles-e taxija megelőzését segíteni?**

a) Igen, az úttest szélére húzódnál és lassítással.

b) Csak akkor, ha



az előzésben lévő kisteherautó és a taxi sebessége között nincs nagy különbség.

c) Nem.

**11. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten besorolhat-e taxijával a közepén lévő villamospályára, ha balra akar bekanyarodni?**

a) Igen.

b) Legfeljebb akkor, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel nincsenek jelölve.

c) Nem.

**12. Szabályosan várakozik a képen látható tehergépkocsi?**



a) Igen.

b) Nem.

**13. Áthaladhat-e gyalogosan az ilyen táblával jelölt út úttestjén?**

a) Igen, útkereszteződésen kívül, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.

b) Legfeljebb útkereszteződésnél, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.

c) Nem.



**14. Változtathat-e forgalmi sávot a taxi?**

a) Igen, például a gyorsabb előrehaladás érdekében.

b) Csak abban az esetben, ha a taxis bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.

c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 38. oldalon találhatóak.

## RENDSZERVÁLTÁS

Az egyik budapesti taxitársaságnál úgy hajtottak végre rendszerváltást, hogy tulajdonképpen visszatértek az évtizedekkel ezelőtti gyökerekhez... Régebben, évtizedekkel ezelőtt, amikor egy utas, vagy egy állampolgár panaszügyben betelefonált egy taxis céghez, akkor a diszpécser, vagy telefonos kisasszony udvariasan végighallgatta a bejelentést. Aztán eldöntötte, foglalkozzanak-e az ügygel, vagy sem. Ha úgy látta, a bejelentés megalapozott, akkor továbbította az illetékesnek. A komolytalan telefonokkal nem foglalkoztak tovább. Már akkor is voltak – nyilvánvalóan – beteg emberek, akik össze-vissza telefonálgattak mindenféle sületlenséget. Meg voltak kevésbé, vagy nem kevésbé ittas emberek, akiknek a véleményével szintén nem foglalkoztak.

Az elmúlt időszakban – ahogy ez már szakmai lapunkban szóba került – sokan félreértelmezték az ISO minősítést. Úgy vélték, minden telefonos bejelentést, minden panaszt oly módon kell kivizsgálni, hogy a taxist be kell rendelni a taxitársasághoz, a meghallgatást meg írásban rögzíteni kell. Erről szó sincs! Minden bejelentést ki kell vizsgálni, majd a vizsgálat eredményéről értesíteni kell a bejelentőt. Ennyi. Nem kell minden esetben berángatni a taxist!

Most az egyik budapesti taxitársaság – nagyon bölcsen – háromfelé osztja az ügyeket.

Az első csoportban a taxist berendelik a taxitársasághoz, kivizsgálni a bejelentést. Például, ha túlszámlázás gyanúja áll fent...

A második csoportban, telefonon megkeresik a taxist, és megkérdezik, mi történt. Ha úgy látja jónak az illetékes, akkor ezzel le is zárja az ügyet, a bejelentőt erről értesíti.

A harmadik csoportban még meg sem kérdezik a taxist, ha látni lehet, hogy teljesen sületlen bejelentésről van szó!

Például valaki betelefonál, hogy majdnem halálra gázolta a járdán egy piros taxi, még a rendszámát is felírta! Az illetékes meg tudja, a budapesti taxik sárgák... Vagy valaki bejelenti, hogy úgy látta, egy taxiban, a hátsó ülésen négy gyerek ült, pedig csak három ülés volt hátul. Az illetékes lezárja az ügyet, mert tudja, ezt megengedik a közlekedés szabályai...

Ez az adott taxitársaság jól döntött az etikai panaszok kivizsgálásával kapcsolatban. Jó lenne, ha minden cég követné a példáját.

**Ferenczy P. Károly**

**Farsangkor nem öltöttem be, csak nem ittam semmit. Senki nem ismert rám.**

## BTI-hírek

A BTI-Taxicentrum iroda az év végi ünnepek alatt és között zárva tart. **Utolsó ezévi nyitva tartás december 22-e, péntek 10-14 óráig. Az új évben január 2-án, kedden nyitunk.**

Irodánkban ez évben is vállaljuk az adóbevallások kitöltését és elektronikus továbbítását azok számára is, akik nem a BTI ügyfelei.

A bevallások elkészítéséhez a következő adatokra lesz szükség:

- Személyes adatok
- Éves bevétel négy negyedéves bontásban (katásoknak egyösszegben)
- Befizetett adóelőlegek
- Táppénz, és egyéb jövedelem összege a kifizetők igazolása alapján (január 31-ig küldik meg)
- Főállású munkahely jövedelemigazolása másodosoknál (szintén január 31-ig kapják meg)
- Tételes adózóknál a költségek negyedéves bontásban, külön véve az anyagköltséget, az egyéb költségeket és a kivett vállalkozói jövedelmet
- Áthozott veszteség összege tételes adózóknál (vagy az előző évi adóbevallás)
- Ingatlaneladás esetén az ezzel kapcsolatos adatok
- Adókedvezmények igazolása (családi kedvezmény már egy gyermek után is jár!)
- Családi kedvezmény megosztása esetén házastárs adatai is
- Minden egyéb, jövedelemmel ill. bevétellel kapcsolatos adat

Fentiek mellett szükséges minden olyan igazolás, amely az egyéb – nem a vállalkozáshoz köthető – bevételekről és jövedelmekről (lakáskiadás, osztalékfizetés, egyedi szerződés alapján fizetett összegek stb.), valamint az igénybevehető kedvezményekről szól. Sokan nem tudják, hogy krónikus betegségeknel bizonyos esetekben adójóváírás jár (pl. cukorbetegség, laktózintolerancia stb.) orvosi igazolás megléte szükséges!

A bevallások korrekt elkészítése időigényes folyamat, célszerű ezért – ha már minden adat rendelkezésre áll – minél hamarabb felkeresni irodánkat. Az egyéni vállalkozói adóbevallás határideje 2018. február 25-e. Az adóbevallás időszaka alatt bővített nyitvatartással állunk a kollégák rendelkezésére.

## EGYEZÉSEK

### – Pénztárgép és taxióra –

Bár már közel egyéves tapasztalatunk van a pénztárgép használatában, időről időre felmerül a kérdés: egyeznie kell a taxiórában és a pénztárgépben lévő összegnek?

Először is szögezzük le: nem fog egyezni! A legnagyobb odafigyelés mellett sem. Ha valakinek mégis naponta megegyezik a pénztárgépben és taxaméterben lévő bevétel, az vagy varázsló, vagy nem mond igazat. De miért nem egyezhet? A következők miatt:

- Éjszakás taxis esetén a taxaméter éjfélkor automatikusan zár, a pénztárgép pedig akkor, amikor elindítjuk a folyamatot. Ráadásul, ha ezt éjfél után tesszük, akkor már a következő napi dátumra írja a teljes bevételt.
- Időnként kapunk borralalót az utastól, keletkezik tehát egy olyan összeg, ami a pénztárgépben szerepel (hiszen beüöttük), a taxaméterben viszont nem. Hogy miért kell beütni a jattot? Az adóhatóságnak van egy évvel ezelőtti állásfoglalása, amely szerint „a bevételszerző tevékenységgel kapcsolatban kapott borralaló a vállalkozás bevétele”. Célszerű tehát, hogy szerepeljen a pénztárgépben.
- Néha meghírusul egy fuvar. Rendelésre megyünk, a címen elindítjuk az órát, de az utas nem jön. Némi várokozás és reklamáció után kiderül, hogy nem is fog, mert beült az első arra menő taxiba. Ilyenkor a taxaméterben már szerepel egy több száz forintos összeg, de ezt nyilván nem fogjuk beütni a pénztárgépbe, hiszen a bevétel nem teljesült.
- A taxaméter 24 óránként zár, a pénztárgép 28 óra eltelté után követel zárást.
- A számlás fuvarokat nem kötelező beütni a pénztárgépbe, de a taxaméterben nyilván benne van az összeg. Persze a könyvelésben a számlás fuvarok ellenértékének is szerepelnie kell, ezért ezzel az eljárással csak bonyolítjuk a magunk és könyvelőnk életét. Az egyszerűsítés érdekében született az a NAV állásfoglalás, hogy noha a számlás tételeket nem kötelező a pénztárgépbe beütni, de nem is tilos! Nagyban megkönnyítjük elszámolásunkat és bevallásunkat, ha a vállalkozás teljes bevétele benne van a pénztárgépben.

Igazi megoldást az hoz majd, ha a taxióráról szóló rendelet módosítása megjelenik – fél éve ígérik –, ami szerint a taxaméter csak egy mérőeszköz, így logikus, hogy a pénzügyi elszámolás a pénztárgép alapján történik.



Már a fater is RASE órával nyomta!



facebook/RASE Taxióra  
KÖVESS MINKET (TOVÁBBRA IS) A FACEBOOK-ON!

VENTUS-953 KFT.

H-1161 BUDAPEST, KOSSUTH u. 55. Tel/fax: (36-1) 306-7579; 307-5200

## Budapest balesetveszélyes kereszteződései 7. rész

# XVIII. Üllői út – Repülőtérre vezető út találkozása

Nemcsak az a baj, hogy itt (is) rendszeresek a balesetek, külön tragédia, a nagy sebességgel történő ütközések miatt sok a súlyos, a halálos baleset. Befelé haladva és kifelé menet más-más okok miatt történnek a balesetek

Befelé jövet egy sáv, a bal oldali megy az Üllői út felé. Ilyenkor a járművezetőnek figyelnie kell a három sávban kifelé hömpölygő autótáradatot. Igaz, a szélső sávban haladó járművek visszafordulnak a sorompó felé, de őket is figyelni kell, hátha az utolsó pillanatban sávot váltanak és egyenesen haladnak tovább a repülőtér, Vecsés felé.

Különösen kell figyelni a másik két, belső sávot. Figyelembe véve a nagy sebességgel haladó járműveket, van, akinek meghaladja a vezetői képességét, mikor indulhat el és mikor nem... Úgy véli a járművezető, a szemből jövő jármű még messze van, és elindul. Rádásul, sok esetben a szemből érkező jármű vezetője nem fék, hanem gázt ad, mert elsőbbsége van...

Kifelé haladva – normál esetben – az engedélyezett sebességnél nagyobb tempóban is lehet bevenni az enyhe balos kanyart. Bár lakott területen kívül vagyunk, mégiscsak hetvennel lehet menni itt a közlekedési szabályok szerint. Ugyanakkor normál esetben kilencvennel – százzal is be lehet venni a kanyart. Gond esős időben, csúszós úttestnél van! Az út kifelé dől (!) a balkanyarban, ahelyett, hogy befelé dőlné, mint a gyorsasági autóverseny pályáknál.

Kilencvenes – százas tempónál törvényszerűen „elszállnak” az autók. A fizikának törvényei vannak, a centrifugális erő könyörtelen! Ahogy a ruha a centrifuga falához préselődik, ugyanúgy repül kifelé a jármű ebben a kanyarban. Persze, a járműve-

zetők kétségbeesetten, balra ellenkormányoznak, ilyenkor repül a jármű az út közepén lévő területre.

Hogyan kerüljük el a baleseteket? Befelé haladva, a gyakorlattal rendelkező taxik tudják, mikor indulhatnak, ezzel nincs gond. Kifelé haladva úgy előzhetjük meg a baleseteket, ha látjuk, hogy elindul a jármű előttünk keresztbe, inkább fékezzünk, inkább álljunk meg – ne vészfékezéssel (!) – elkerülve az ütközést.

Kifelé haladva pedig, különösen esőben, csúszós úton mindenképpen tartsuk be az engedélyezett sebességet! Ne törődjünk az utassal, aki a hátunk mögött kiabál, hogy fél óra múlva megy a gépe. Indult volna el korábban! A balesetek elkerülése, megelőzése mindennél fontosabb!

Juhász Péter



# Te miért dolgozol?

**Micsoda hülye kérdés, természetesen pénzért, a megélhetésért! – vághatnád rá rögtön, de azért ennél szélesebb a spektrum. Megkérdeztem néhány kollégát, hogy neki mi a motivációja, mi az elsődrendű cél, amiért ezzel a tevékenységgel biztosítja jövővedelmét.**

## Csapattag, 45 éves

Házépítésre vettünk fel hitelt 25 éves futamidőre. Ebből 15 már letelt, de ma több tartozásunk van, mint amikor elkezdtünk törleszteni. Szerinted miért dolgozom 12 órát még a hétvégén is? Hogy fedél maradjon a fejünk felett! Idén meg még autót is kell cserélnem, hát felveszek még egy hitelt a többi mellé. Szerinted mikor lesz ennek vége?

## Hiéna, 52 éves

Nem bírom a kötöttségeket, voltam már két társaságnál is, de mindenhol nem kiűgtak. Igen, bevallottan hiéna vagyok, mert a napjaim nagy része abból áll, hogy bújkálok és menekülök az ellenőrzések elől. Van, hogy naponta csak két-három fuvarom van, őket „leveszem” ha tudom, főleg ha külföldiek. Hogy miért? Ötvenen felül már mibe tudnék kezdeni? Pénz meg kell, mert a feleségem nem dolgozik, a legkisebb gyerek is otthon lakik még...

## Mezítlábás, 56 éves

Végre találtam egy olyan drosztot, ahonnan nem kergetnek el, onnan dolgozom. Nem könnyen, de annyi van, amennyiből megélek, többre azonban nem futja. Csapathoz menni nem tudok, mert elég súlyos betegeskedem, a tagdíjat ilyenkor nem tudnám fizetni. Két év múlva lesz tízéves az autóm, egyelőre fogalmam sincs, miből fogom kicserélni...

## Csapattag, 32 éves

Szerettem volna összeköltözni a barátnőmmel, ezért az elmúlt években látástól vakulásig dolgoztam, hogy tudjunk venni egy közös lakást. Ez megtörtént, sőt az-

óta van egy gyerekünk is. Tudod te, mekkora öröm apának lenni? (Persze hogy tudom, négy gyerekem van, igaz, hogy már felnőttek, de azért emlékszem...) Tudod te, milyen jó érzés, amikor hazameész, és gyerek meglátva téged a karját nyújtja feléd? Na, azóta nem dolgozom sokat, igyekszem minél több időt a családdal tölteni. A taxizásban az a jó, hogy magad oszthatod be az idődet.

## Csapattag, 64 éves, nyugdíjas

Hogy miért dolgozom? Mert nem bírom abbahagyni! Egyszerűen el sem tudom képzelni, hogy csak otthon ücsörögjek! Na persze ez csak az egyik ok. A másik, hogy annyi ezer forint a nyugdíjam, mint ahány éves vagyok. Szerinted mire elég havi hatvannégyezer forint? Jó, az aszszony meg aktív kereső, de akkor is. Elég nagy házuk van, télen a fűtésszámla van, hogy eléri a hatvanezret. Hát ezért...

## Csapattag 29 éves

Este hét előtt nem jövök ki, mert megőrülök a napközbeni forgalomtól. Igen, éjszaka vagyok. Hét-nyolc körül kezdek, éjjel kettő után már ritkán vagyok kint. Ha ügyesen helyezkedsz, ennyi idő alatt meg tudod keresni a tervezett pénzed. Volt, hogy kijöttem délután négykor, mert „kértek” rá a csapatvezetők, de négytől hétig általában egy, maximum két fuvar tudok megcsinálni ebben az örült forgalomban. Egyszerűen nem éri meg! Időnként kint maradok hajnalig, és elcsúszok egy repteret, mert az majdnem haza visz...

## Mezítlábás, 67 éves, nyugdíjas

Feleségem is nyugdíjas, neki szerencsére jóval magasabb a nyugdíja, mint az enyém. Van egy kis lakásunk, ki is van fizetve, elvileg megélnénk szerényen a kettőnk jövedelméből. Viszont van négy unokám, és én szeretek adni! Szeretem őket minden alkalommal meglepni, és látni az arcukon az örömet. Hát ez élet. De autót cserélni már nem fogok...

## Csapattag 54 éves

Hát lehet, hogy én ki fogok lógni a sorból

a válaszzal. Feleség (jól keres), egy gyerek, tehermentes belvárosi lakás. Naponta 8-10 órát dolgozom, sokat keresek, de nem kényszerből, hanem mert imádok utazni. Mondhatom, hogy szinte már bejártam a világot. Európán belül már majdnem minden országban voltam, megjártam az Egyesült Államokat és a Közel-Keletet. Legújabb vágyam Afrika. Ez már nagyobb falat, de most erre hajtok.

## Csapattag, 42 éves

Örülök, hogy szembesítettél ezzel a kérdéssel. Alaposan átgondoltam, és szomorú eredményre jutottam: azért dolgozok, hogy kifizethessem a számlákat. Szörnyű, nem? Társasági tagdíj, adó, lakáshitel, autóhitel, villanyszámla, gázszámla, vízszámla, telefonszámla. Negyedévenként a biztosítási díjak. Félévenként az iparüzési adó. Évenként a drosztdíj. Fizetek a benzinkúton, az autószerelőnél, a taxiórásnál és a pénztárgépesnél. Több most nem is igen jut eszembe, pedig nyilván van még bőven. Aztán ami megmarad, abból veszünk élelmet, ilyesmit. Ritkán, de tényleg nagyon ritkán elmegyünk az asszonnyal néhány napra üdülni. Még emlékszem, hogy gyerekkoromban a szüleimmel minden nyáron két hétig a Balatonon nyaraltunk. Ma már egy hetet sem engedhetek meg magunknak. Négy-öt nap kiesés a munkából már felborítja a költségvetést. Lehagolt vagyok...

Lejegyezte: **Nagy Zoltán**

Neked is van történeted? Oszd meg velünk: [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

## MIKROHITEL

- átlag 3,9%/év
- lineáris törlesztés
- 5-10 év futamidő
- Maximális hitelösszeg: 10 millió Ft
- ha a hitelösszegnél kevesebért veszel autót, segítünk az elszámolásban
- Bármilyen, használt autóra is felvehető
- Más vállalkozásoknak is!

### Feltételek:

- „0”- s papírok, 2db (NAV, Önkormányzat)
- Ingatlan fedezet, lehet lakott, terhelt is.

Fordulj hozzám bizalommal,  
1999 óta több mint 300 alkalommal  
segítettem a kollégák autócseréinél.

Pályázatírás vállalkozások számára vissza  
nem térítendő támogatások eléréséhez.



Bíró László  
(volt City 767)  
70/3838767

Egy férfi kétségbeesetten rohangál a folyóparton. Meglát egy horgászt. – Mondja, uram, nem látta errefelé a feleségemet?

– Hogy nézett ki?

– Szőke, rövid szoknyában, piros blúzban.

– De igen! Alig néhány perce láttam...

A férj megkönnyebbülten sóhajt fel.

– Jó, akkor még nem lehet messze.

– Szerintem se – feleli a horgász – most nagyon gyenge a víz sodrása

\* \* \*

– Sajnálom, de rossz hírt kell közölnöm – mondja az orvos a betegének.

– Mi az? – kérdi a beteg riadtan.

– Magának már csak három perce van hátra – feleli az orvos.

– Jaj ne! – kiált fel a pánikba esett beteg. – Akkor én most mit tegyek?

– Főzhetne lágytojást.

## Korszakváltás a rendőrségnél

# Elektromos autó kontra Níva

Míg a fővárosban a „Zöld rendőrkapitányság” jegyében elektromos autót kapnak a járőrök, addig Pest megyében „zöldmezős” hegyvidéki programban Lada Nívát. A korszakváltás elkezdődött...



szólt a Lada mellett. A legnyomósabb érv, hogy a terep, amelyen Pallai Tamás szolgálatot teljesít, olyan domborzati viszonyokkal rendelkezik, ami indokoltá

Ünnepélyes keretek között 2017. október 9-én adta át Hassay Zsófia, Terézváros polgármestere azt a nulla emissziót kibocsátó elektromos autót, melyet a Terézvárosi Önkormányzat 10 millió forint értékben vásárolt a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. kerületi Rendőrkapitánysága részére. A környezetkímélő autó átadásával egy időben Budapest rendőr-főkapitánya átadta az általa alapított „Zöld rendőrkapitányság” elismerő oklevelet is, amelyet első alkalommal a terézvárosi rendőrkapitányság képviselőjében dr. Kecskés Tamás r. alezredes, kapitányságvezető vett át.

Ugyanebben a hónapban vehette át újdonsült szolgálati Lada-ját Pallai Tamás körzeti megbízott, járőr-kutya-vezető, az Erdi Rendőrkapitányság munkatársa.

Mint megtudtuk: több dolog is

tette egy jó tereplajdonságokkal rendelkező autó vásárlását. Pallai körzete bővelkedik hegyes-dombos területekben, akár 50-100 méteres szintkülönbséggel, kevés aszfaltúttal, vagy olyan utakkal, amelyeket személyautóval lehetetlen bejárni.

Szintén a Lada mellett szólt, hogy korábban volt már egy Níva-ja a rendőrségnek, amivel nagyon meg voltak elégedve.

A harmadik, nem kevésbé fontos indok az elérhető ár volt, ugyanis az adományozók pénzét felelősséggel szeretnék volna felhasználni. És persze fontos szempont volt az is, hogy a rendőrautónak alkalmasnak kellett lennie kutyaszállításra is, hisz Sophie hűségese társa a körzeti megbízottnak.

k.z.f.

Egyetlen év alatt akár 30 százalékos amortizáció

## ÉRTÉKVESZTŐ TÍPUSOK

Új autó vásárlása esetén sok minden átfut a vevő fejében, milyen szempontok alapján válasszon: felhasználás módja, az autó kényelme, színe, gyorsasága, szervizelhetősége. Az ilyenkor kevésbé tör elő, használaton mennyiért tudom majd eladni. Pedig ez is lehetne befolyásoló tényező.

Hazánkban sem ismeretlen probléma a gépjárművek gyors elértéktelenedése. Magyarországon a márkák átlagos értékcsökkenése egy év alatt 23 százalékos. A listát egyébként az Opel vezeti, 30 százalék fölötti egy éves értékcsökkenéssel, míg legjobban a Daciák szerepelnek 14,5 százalékos csökkenéssel. Ez lehet az oka annak, hogy a magyar piacon sokan az öt éves autókat keresik. Ezeknek az ára ugyanis már jóval kedvezőbb, átlagosan fele, mint a futószalagról lekerült társaik.

Az egyik hazai gazdasági hírportál utánajárt, mely típusok az igazán értékvesztők. Nos, egyéves távlatban a Fiat 500 veszíti a legtöbbet értékéből, ami azt jelenti, hogy közel 40 százalékkal olcsóbban juthatunk hozzá, mint egy újhoz. Viszont, ha ugyanezt az autót már 9 éves távlatban nézzük, akkor az egyik legértékállóbb autó. Egyéves távlatban egyébként a Dacia Duster a legértékállóbb modell, hiszen az eredeti ár 84 százalékáért lehet hozzájutni.

Érdeklenség, amely a belső piacok közti különbséget tökéletesen mutatja, hogy nemrég a DailyMail is vizsgálta, hogy melyik az a 10, jelenleg igencsak népszerű autó Nagy-Britanniában, ami a leggyorsabban veszíti el az értékét. Az eredmények pedig meglepőek, hiszen akad olyan járgány, ami a használat harmadik évében 84 százalékkal kevesebbet ér a brit használt-piacon, mint amikor megvették. Talán meglepő, de a listán szereplő összes autó elveszíti vételárának legalább a felét az első év végére. A szigetországban így néz ki a negatív toplista:

1. Renault Zoe i-Dynamique Nav Quick Charge
2. Nissan Leaf Visia
3. Alfa Romeo Mito 1.3 JTDM-2
4. Vauxhall Astra GTC 1.6 CDRi 16V ecoTEC Sri
5. Fiat Punto 1.4 Pop+
6. Peugeot 308 1.6 Blue HDi 100 Active
7. Peugeot 508. 2.0 BlueHDi 150 GT Line
8. Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM-2
9. Citroën C4 1.2 PureTECH
10. Skoda Rapid 1.4 TDI CR 90 SE L

A legértékvesztőbb autó található az első helyen, amelyek egy év után több mint 77,6 százalékkal olcsóbb, míg hároméves korára ez az arány, eléri a 84 százalékot. De a 10. helyen álló Skoda is első születésnapjára több mint 62,7 százalékkal ér kevesebbet, míg három év elteltével, 74 százalékkal szerényebb összeget tudhat magának egykori tulajdonosa.

Bár az értékvesztés nagyon fontos szempont az autóválasztásnál, mégsem lehet kizárólagosan csak erre alapozva dönteni. Az autók árképzése ugyanis nagyon sok összetevőből áll. Ilyenek például az egyes kereskedések egyéni árképzései, az adott márkához tartozó árrés meghatározása vagy a modellek közötti egyedi eltérések.

Mindezeket alapul véve, senki ne lepődjön meg azon, hogy a külföldről behozott használtautók piaca ugrásszerűen növekedett az utóbbi két esztendőben. Igaz ez még akkor is, ha nem az egyhárom év közötti járművek teszik ki az import zömét. Tessék abba belegondolni, ha egy autó háromévesen az ára 80 százalékát elveszíti, akkor egy tízévesért egy kereskedő mennyiért juthat hozzá odakinn, ha megéri hazahozni és piacra dobni.

cash

**A jövő a hibrid és elektromos autóké**

## Hogyan és mennyiért lehet „tankolni”?

**A gépjárműgyártók számára is a hibrid és elektromos autók jelentik a jövőt. A különböző alkotó közösségek egyik problémája még a minél nagyobb hatótávolság kidolgozása, de az sem mellékes: hol és hogyan lehet újratankolni a járműveket. Magyarországon egyelőre ingyenesen lehet az elektromos autótak közterületen tölteni, de nyilvánvaló, hogy ez nem marad így. Mi akkor a megoldás?**

Magyarországon jelenleg használatban lévő elektromos töltőállomások száma eléri a 200-at. A tervek szerint a közeljövőben az autópályák mentén, illetve a megyei jogú városokban telepített további mintegy 150 villám-töltő berendezés fogja képezni a hazai elektromobilitási töltőinfrastruktúra alapját. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló uniós irányelv alapján, az itthon telepített töltőállomásoknak kompatibilisnek kell lenniük az Európai Unió más országaiban működő töltőkkel annak érdekében, hogy az európai rendszer „roaming” szolgáltatások keretében is igénybe vehető legyen a felhasználóknak.

A benzinkutakon autóikat benzinnel vagy gázolajjal megtankoló felhasználók könnyen eligazodnak az ár- és mennyiség adatokon, mivel az üzemanyag értékesítése a jól ismert forint/liter alapon történik. De mi a helyzet az elektromos hajtású gépjárművek töltésével? Ezen a téren korántsem ilyen tiszta a kép. A jelenleg működő elektromos töltőállomások nem képeznek egységes rendszert, többféle megoldás él egymás mellett – derül ki a napvilágot látott tanulmányból.

Világszerte különböző elszámolási módokkal találkozhatunk: az elektromos töltők egy része óra vagy perc alapú elszámolást alkalmaz, amely nem veszi figyelembe, hogy az adott elektromos gépjármű mennyi villamos energiát vesz fel egységnyi idő alatt, más töltőállomások a kWh alapú elszámolást alkalmazzák. Vannak töltőállomások, ahol töltésenkénti díjat számítanak fel, egyes töltőállomások havi vagy éves előfizetési díjat fizetnek a felhasználókkal, melyet követően korlátlan mennyiségű villamos energia tölthető a gépjárműbe. Van, ahol a töltőhely elfoglalásáért külön díjat kérnek, és végül vannak az ingyenesen használható töltőállomások, amelyek használatához gyakran egy kötelezően alkalmazandó mobil applikáció kapcsolódik.

Azon töltőállomások közül, amelyek díjat számítanak fel, meglepő módon a legtöbb időalapú elszámolást alkalmaz a kWh alapú elszámolás helyett. Ennek alapján a standard 6,6 kW-os kapacitású töltővel rendelkező elektromos gépjárműbe egy óra alatt 6,6 kWh villamos energia

tölthető be. Ha az egyszerűség kedvéért azt mondjuk, hogy 100 forint egy óra töltés, akkor a 100 forintot elosztva 6,6-tal 15 forintot fizettünk egy kWh villamos energiáért.

Azonban néhány elektromos gépjármű 3,3 kW-os töltővel rendelkezik a standard 6,6 kW-os berendezéstől eltérően. A perces elszámolás ez esetben azt jelenti, hogy azonos árértékű csak feleannyi villamos energiát vesz át a 3,3 kW-os töltővel rendelkező gépjármű, így ez az elszámolási módot kedvezőtlen az ilyen gépjárművek tulajdonosai számára.

Léteznek olyan külföldi példák is, hogy a töltőállomás számlálója addig forog, amíg a gépjármű csatlakoztatva van a töltőhöz. Ez esetben előfordulhat, hogy az akkumulátor már teljesen feltöltésre került, de mivel a gépjármű még csatlakoztatva van a töltőállomáshoz, a számla tovább növekszik a perces elszámolás miatt.

amely általában egy töltés céljából való csatlakozás díját jelenti függetlenül a betöltött villamos energia mennyiségétől. Ilyen elszámolás esetén kedvezményt járhat abban az esetben, ha a fogyasztó egy bizonyos tagsági- vagy időszakos átalánydíjat fizet a töltőhálózat részére.

Az otthoni töltés során a felhasználó értelemszerűen a lakossági tarifán fizeti meg az elektromos járművébe töltött villamos energia ellenértékét, így a fogyasztás és ennek költsége könnyen nyomon követhető. Az otthoni töltés valószínűleg mindig olcsóbb lesz, mint a közterületi töltés, azonban sokkal több időt vesz igénybe, mint egy villám-töltő használata.

Valamennyi alternatíva közül a felhasználónak nyilvánvalóan az ingyenes töltés a legkedvezőbb.

Az árazási módok értékelése mellett természetesen a fogyasztóknak azt is számításba kell venniük az elektromos

### Taxisok is igényelhetnek támogatást

*Bár a Jedlik Ányos Terv néven futó kormányzati villanyautózás-ösztönző program a korábban emlegetett sűrű gyorstöltő-hálózatnál már ritkábbal számol – az új cél: a fontosabb főútvonalak mentén, 80 kilométerenként –, és a tervezett ezer helyett csak 443 töltőpont létesítésére pályáztak az önkormányzatok, nem adják fel.*

- továbbra is anyagilag támogatják a villanyautó-vásárlást
- cégeknél 5-ről 35-re emelkedik a támogatható autók száma
- költségvetési, magyarul állami intézményeknél nem lesz felső határ a támogatható autók számában
- ügyvédi irodák, egyéni ügyvédek is igénybe vehetik a támogatást a pályázók eddigi körén túl
- támogatják az elektromos taxik vásárlását és üzemeltetését
- támogatják az elektromos carsharing további terjedését
- bővítik az állami villanyautó-flottát
- továbbra is pályázhatnak önkormányzatok töltő telepítésére, az állam fizeti

*A fentiekből annyi konkrétum tudható, hogy az állam az eddigiekhez hasonlóan a vételár 21 százalékáig, legfeljebb 1,5 millió forintig támogatja a tisztán elektromos hajtású személy- és kishaszon-gépjárművek beszerzését.*

*A villanyautók után nem kell regisztrációs adót és forgalomba helyezési illetéket, cégautó-adót és helyi gépjárműadó, valamint visszerthes vagyonszerzési illetéket fizetni, illetve számos városban ingyenes velük a közterületi parkolás.*

*Jelenleg körülbelül 3200 zöld rendszámú autó fut az utakon, bár ebben vannak a teljesen elektromos meghajtású kocsik mellett környezetvédelmi szempontból nehezen értelmezhető nagy benzinmotoros kis villanymotoros hibridek is – derül ki a [player.hu](http://player.hu) anyagából.*

A kWh alapú elszámolás esetén a gépjárműbe töltött villamos energia mennyisége után fizet díjat a felhasználó. Ez az árazási mechanizmus jelenik meg a lakossági villamosenergia-fogyasztás körében is, így talán ez lenne a legjobban követhető árazási megoldás a hazai felhasználók számára. Kérdés, hogy az általános villamos energia tarifákhoz hasonlóan lesz-e eltérő ár a közúti töltőállomásokon annak alapján, hogy csúcsidőszakban vagy az éjszakai órákban töltjük a gépjárművünket.

Külföldön egyes gyorstöltők esetén gyakori a töltésenkénti elszámolás is,

gépjárművük megvásárlásakor, hogy az mennyi kWh energiát fogyaszt 100 km megtételekor, illetve az is mérlegelendő, hogy az elektromos gépjármű magasabb vételára és a töltés költségei hogyan viszonyulnak a hagyományos gépkocsik költségeihez.

Persze egyelőre ez még a jövő, de a hibrid és elektromos autók elterjedésével egyre égetőbb kérdéssé válnak az utántöltési lehetőségek. Érdemes mindezen elgondolkodni, ha ilyen innovatív eszköz beszerzése előtt áll a vásárló.

**K.z.f.**

**TaxiPlus®**

Budapest

**8-888-888**

**8-888-888**

+36-1

[www.taxiplus.hu](http://www.taxiplus.hu)

# TE kellesz a TaxiPlus-nak!

A TaxiPlus felvételt hirdet korlátozott  
számban csapatába a **TÉNYLEGESEN**  
megnövekedett fuvarszám kiszolgálására!

## - Tapasztalt taxisofőr vagy?

Beszélgjenek a tények!

Budapesten több, mint 6000 szállodai megrendelés havonta,  
bővülő éjszakai szórakozóhely-állomány.

## - Kezdő vállalkozó vagy, és rendelkezel minden a taxizáshoz szükséges papírral, de bizonytalan vagy?

Minden kezdő kollégát egy kijelölt mentor segít a beilleszkedésben  
a nap 24 órájában! Nincs rossz kérdés, és főleg nem rosszkor!

Ha elbizonytalanodtál, hogy mit csinálj egy fuvarral kapcsolatban,  
a mentort mindig el tudod érni!

A mottónk csak ennyi: „Ha nem tudod, kérdezz!”

## - Nem vagy még taxis?

Vágj bele! Segítjük pályakezdő fiatal, vállalkozó szellemű leendő  
kollégáinkat!

### Amit Mi adunk:

- a munkavégzéshez szükséges eszköz
- bankkártya-elfogadó terminál (POS)
- szabadjelző
- URH rádió (kedvező vásárlási és bérleti konstrukciók)

### Amit Mi kérünk:

- legyél elkötelezett szolgáltató
- legyen legalább „A” kategóriás gépkocsid
- szeress csapatban dolgozni
- legyél része a modern taxizásnak

## Ne habozz!

Hétköznap 09:00 és 17:00 között hívd  
+36-70 5 888 905 -ös telefonszámot a részletekért!  
1116 Budapest, Kondorosi út 2/a.

## ERRŐL BESZÉLTÜNK!



Szomorúan nézem a taxis kolléga autóját. A rendszám valószínűleg menet közben esett le. Évek óta javasoljuk, hogy fillérekért beszerezhető kábelkötegelővel rögzítsük! Legjobb persze két csavarral megerősíteni a védelmet, oly módon, hogy a csavar feje ne érjen se számokhoz, se betűkhöz.

De a kábelkötegelő a minimum! Mennyi után a járása lesz a kollégának, mennyi időt veszít, mennyi pénzt fog kifizetni, ahelyett, hogy pénzt kereshetne közben...  
**Tóth Tibor**

### A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Egyirányú forgalmú út”. Ha a tábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán kerékpárt mutató ábra jelenik meg az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódva haladhat a kerékpáros. Van olyan megoldás is, hogy a kerékpáros által is igénybe vehető autóbussz forgalmi sávon – az autóbussz részére kijelölt közlekedési iránnyal megegyezően – kerékpáros is közlekedhet az alaptáblán megjelölt iránnyal szemben.
- 2. Helyes a „B” válasz.** A biztonságos vezetésére képes állapotban lévő kerékpáros részt vehet a közúti forgalomban még akkor is, ha szervezetében – kis mennyiségű – alkohol van.
- 3. Helyes a „C” válasz.** Kerékpáron utast csak az erre szolgáló pótülésen szabad szállítani.
- 4. Helyes a „B” válasz.** Az „Elsőbbség a szembejövő forgalommal szemben” tábla azt jelzi, hogy az útszűkületben a járműnek elsőbbsége van a szembejövő járművel szemben.
- 5. Helyes a „B” válasz.** A KRESZ-ben lévő egyéb közúti jelzések és forgalmi szabályok csak annyiban irányadók, amennyiben a rendőr jelzésével nem ellentétesek.
- 6. Helyes a „B” válasz.** Az állatok személygépkocsiban való szállítását a KRESZ külön nem szabályozta, ezért ilyen esetben a rakományról és annak rögzítéséről szóló előírásokat kell megtartani. Ha az autó vezetője állatot kíván szállítani, köteles annak biztonságáról, rögzítéséről gondoskodni! Az állatot a jármű utasterében, illetve csomagterében kell elhelyezni!
- 7. Helyes az „A” válasz.** A kormányhíbas taxit csak emelve szabad vontatni. Az ilyen autót úgy kell rögzíteni, hogy a megemelt

rész oldalirányban ki ne lengessen. A taxit emelve úgy vontatni, hogy a kormányzott kerekein gördüljön, csak abban az esetben szabad, ha a kormányzott kerekeket elfordulás ellen megfelelően rögzítette.

**8. Helyes az „A” válasz.** Aki másik útra kanyarodik – ide nem értve a körforgalmú útra történő bekanyarodást – a művelet előtt kellő időben megkezdett és annak befejezéséig folyamatosan adott irányjelzéssel kell jeleznie a manővert.

**9. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése; „Sebességkorlátozás”. A tábla alatt elhelyezett esőzésre utaló kiegészítő jelzőtábla azt jelzi, hogy a sebességkorlátozás csak a megjelölt időjárási körülmények vagy nedves útburkolat esetében érvényes.

**10. Helyes a „C” válasz.** A képen látható forgalmi helyzetben nincs szükség az előzési manőver segítésére.

**11. Helyes a „B” válasz.** Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol a villamosvágányok az úttest közepén egymás mellett vannak, balra bekanyarodáshoz a taxi besorolhat az azonos irányú villamospályára, ha a forgalmi sávok útburkolati jelöléssel nincsenek jelölve.

**12. Helyes a „B” válasz.** Egy gépkocsival csak egy várakozóhelyet szabad elfoglalni.

**13. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Autóút”. Az útkereszteződésnél az autót úttestjén áthaladhat a gyalogos, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.

**14. Helyes a „B” válasz.** Ha a forgalom sűrűsége folytán a forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakultak ki, forgalmi sávot változtatni csak abban az esetben szabad, ha a vezető bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.

## TOYOTA és PRIUS SZAKSZERVÍZ

PRIUSHOZ ÚJ ÉS BONTOTT  
ALKATRÉSZEK  
POLCRÓL AZONNAL!

TAXISOKNAK INGYENES  
ÁTVIZSGÁLÁS!!!

PRIUS OLAJCSERE:  
**18.500 FT**

CASTROL VAGY MOBILI OLAJJAL, MANN SZŰRŐKKEL

**NYITVA:**

H, SZ, P: 8-16 // K, CS: 14-22

**TEL.: 06 70 359 7865**

## Nagy Bálint (City 35)

- élt 70 évet -



**Szomorú szívvel búcsúzom egy régi Baráttól!** Több mint 30 évet dolgoztunk együtt. Ahogy éltél, úgy mentél el. Csendesesen, szerényen, szinte észrevétlenül. Pár hónapja bejöttél és azt mondtad, nagy a baj, de megoldjuk! Türelmet kértél, szabadkoztál, harcolsz a betegséggel – mondtad.

Aztán egyre rosszabb hírek jöttek felőled.

Végül, a tragikus üzenet: Bálint reggel végleg elaludt.

**Emléked megőrizzük,  
nyugodj békében!**

**Tamás Miklós**

# ÉBRESZTŐ

... ha még nem újítottad meg a személytaxi vezető igazolványodat!

**HA KIMARADSZ TÉNYLEG LEMARADSZ,**  
mert 2018. január 1-től érvénytelenek lesznek a jelenlegi engedélyeid!

Ha még nem voltál nálunk akkor nincs mit tenni, mint jelentkezni a Kamionsulinál,  
ahol 1 nap alatt áteshetsz a képzésen és utána rögtön a vizsgán is.

A gyorstalpaló tanfolyam, a hatósági vizsga és okmányok együttes díja: 26.000 Ft.

Jelentkezni a 06309005562 vagy 06304581723 számon tudsz.

Hívd MOST!

## HA KIMARADSZ TÉNYLEG LEMARADSZ...



# Cím helyett ezúttal menjen a kedvezményre!



**Golf Variant és Jetta modellek 30% alapár  
kedvezményrel és kedvező finanszírozási  
feltételekkel (THM 2,99%) december 31-ig.**



**Volkswagen**

Az új Golf Variant motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 4,0-5,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátása: 103-132 g/km. A Jetta motorizáltságtól függő, kombinált átlagfogyasztása: 4,0-5,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátása: 105-125 g/km. Az üzemanyag-fogyasztási és CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek az előírt szabvány (715/2007/EK rendelet) jelenleg érvényes változata szerint kerültek meghatározásra. Az értékek összehasonlítási alapként szolgálnak más járműtípusokkal szemben, nem szavatolják a jármű valós üzemanyag-fogyasztását. Az üzemanyag-fogyasztási és CO<sub>2</sub>-kibocsátási értékek a gépkocsin használt kerekek/gumiabroncsok függvényében változhatnak. A képen látható gépkocsik extra felszereltséget tartalmazhatnak.

Az ajánlat a 2017. november 6. és december 31. között megkötött szerződésekre, korlátozott darabszám erejéig érvényes. A finanszírozási ajánlat tájékoztató jellegű, a Porsche Bank Zrt. részéről semmilyen kötelezettségvállalást nem jelent. A változó kamatozású, forint alapú zárt és nyílt végű pénzügyi lízing ajánlat min. 20% első lízingdíj befizetéssel, max. 84 hónapos futamidőre vehető igénybe min. 2 millió Ft finanszírozott összeggel. A Bank a belső szabályzataiban rögzítettek szerinti elvégzett ügylet- és ügyfélminősítés eredményétől függően vállalja a gépjármű finanszírozását, és határozza meg a kockázatvállalás végleges feltételeit. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt és a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A THM értéke nem tükrözi a finanszírozás kamatkockázatát. A lízingdíj nagysága a referencia kamatláb (3 havi BUBOR) változásának függvényében módosulhat. A THM 3 millió Ft finanszírozott összegre és 5 éves futamidejű forintban fizetendő reprezentatív minta alapján került meghatározásra. A CASCO biztosítás megkötése és fenntartása a szerződés hatálya alatt kötelező, melynek költsége a Lízingbevevőt terheli. Tekintettel arra, hogy a biztosítási díj mértéke az ajánlat kiadásakor nem ismert, az ajánlatban szereplő THM számításakor a biztosítási díj nem került figyelembe vételre. További részletekről érdeklődjön a márkakereskedésekben.